This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Informazioni su questo libro

Si tratta della copia digitale di un libro che per generazioni è stato conservata negli scaffali di una biblioteca prima di essere digitalizzato da Google nell'ambito del progetto volto a rendere disponibili online i libri di tutto il mondo.

Ha sopravvissuto abbastanza per non essere più protetto dai diritti di copyright e diventare di pubblico dominio. Un libro di pubblico dominio è un libro che non è mai stato protetto dal copyright o i cui termini legali di copyright sono scaduti. La classificazione di un libro come di pubblico dominio può variare da paese a paese. I libri di pubblico dominio sono l'anello di congiunzione con il passato, rappresentano un patrimonio storico, culturale e di conoscenza spesso difficile da scoprire.

Commenti, note e altre annotazioni a margine presenti nel volume originale compariranno in questo file, come testimonianza del lungo viaggio percorso dal libro, dall'editore originale alla biblioteca, per giungere fino a te.

Linee guide per l'utilizzo

Google è orgoglioso di essere il partner delle biblioteche per digitalizzare i materiali di pubblico dominio e renderli universalmente disponibili. I libri di pubblico dominio appartengono al pubblico e noi ne siamo solamente i custodi. Tuttavia questo lavoro è oneroso, pertanto, per poter continuare ad offrire questo servizio abbiamo preso alcune iniziative per impedire l'utilizzo illecito da parte di soggetti commerciali, compresa l'imposizione di restrizioni sull'invio di query automatizzate.

Inoltre ti chiediamo di:

+ *Non fare un uso commerciale di questi file* Abbiamo concepito Google Ricerca Libri per l'uso da parte dei singoli utenti privati e ti chiediamo di utilizzare questi file per uso personale e non a fini commerciali.

+ *Non inviare query automatizzate* Non inviare a Google query automatizzate di alcun tipo. Se stai effettuando delle ricerche nel campo della traduzione automatica, del riconoscimento ottico dei caratteri (OCR) o in altri campi dove necessiti di utilizzare grandi quantità di testo, ti invitiamo a contattarci. Incoraggiamo l'uso dei materiali di pubblico dominio per questi scopi e potremmo esserti di aiuto.

+ *Conserva la filigrana* La "filigrana" (watermark) di Google che compare in ciascun file è essenziale per informare gli utenti su questo progetto e aiutarli a trovare materiali aggiuntivi tramite Google Ricerca Libri. Non rimuoverla.

+ *Fanne un uso legale* Indipendentemente dall'utilizzo che ne farai, ricordati che è tua responsabilità accertati di farne un uso legale. Non dare per scontato che, poiché un libro è di pubblico dominio per gli utenti degli Stati Uniti, sia di pubblico dominio anche per gli utenti di altri paesi. I criteri che stabiliscono se un libro è protetto da copyright variano da Paese a Paese e non possiamo offrire indicazioni se un determinato uso del libro è consentito. Non dare per scontato che poiché un libro compare in Google Ricerca Libri ciò significhi che può essere utilizzato in qualsiasi modo e in qualsiasi Paese del mondo. Le sanzioni per le violazioni del copyright possono essere molto severe.

Informazioni su Google Ricerca Libri

La missione di Google è organizzare le informazioni a livello mondiale e renderle universalmente accessibili e fruibili. Google Ricerca Libri aiuta i lettori a scoprire i libri di tutto il mondo e consente ad autori ed editori di raggiungere un pubblico più ampio. Puoi effettuare una ricerca sul Web nell'intero testo di questo libro da `http://books.google.com`

HRL
36
A51

LIBRARY OF THE
Leland Stanford Junior University
NOT TO BE TAKEN OUT OF THE LIBRARY

LELAND STANFORD JUNIOR UNIVERSITY LIBRARY

The Hopkins Library
presented to the
Leland Stanford Junior University
by Timothy Hopkins.

HE3096
C51

LE

NOSTRE FERROVIE

LE
NOSTRE FERROVIE

Origine e costituzione delle Reti ferroviarie Italiane

I Contratti d' Esercizio e l' Ordinamento Amministrativo
delle strade ferrate del Mediterraneo

G. E. CHELLI

MILANO
STABILIMENTO G. CIVELLI
1889.

LELAND STANFORD JUNIOR
LIBRARY
UNIVERSITY.
H 1991

Il Parlamento Italiano, colla Legge del 27 Aprile 1885 N. 3048 Serie 3.ª, dava alle nostre ferrovie un nuovo assetto, chiudendo, con questo importantissimo atto, il lungo periodo di transizione che la nostra politica ferroviaria, per ragioni diverse, aveva dovuto attraversare.

Detta Legge rappresentò in certo qual modo l'epilogo degli studi che una Commissione Parlamentare d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie Italiane nominata nel 1878, aveva compiuto sul grave argomento durante più di tre anni, ed i voluminosi Atti e la Relazione di questa Commissione, costituiscono, insieme agli altri documenti raccolti dal Governo, un complesso di elementi più che sufficiente per chi volesse intraprendere uno studio serio e profondo in materia.

Io che lessi ripetutamente quei volumi, venni nella convinzione che non sarebbe riuscito del tutto inutile un lavoro che, basandosi sulle preziose notizie ivi raccolte, venisse brevemente a spiegare le vicende del nostro passato ferroviario e le ragioni che portarono all'ordinamento attuale.

Mi accinsi a questo lavoro colla stessa idea che mi aveva indotto nel 1884 a pubblicare il mio opuscolo: *Notizie e Dati sulle strade ferrate*. — Anche oggi offro ai miei Colleghi, riunite in pochi fogli, delle cognizioni generali che potrà tornare loro gradito di avere alla mano per rendersi conto della grande evoluzione avvenuta nella nostra politica ferroviaria.

Ai giovani credo che il lavoro riuscirà pressochè necessario per un primo studio dell'ambiente nel quale sono entrati ed in cui dovrà svolgersi tutto il loro avvenire; ai vecchi riuscirà del pari utile, come sintesi delle evoluzioni avvenute sotto i loro occhi.

Ho diviso il mio libro in tre parti: la prima considera lo svolgimento delle ferrovie italiane dalla prima linea apertasi all'esercizio nel 1839 fino al 1.° Luglio 1885, data colla quale entrò in vigore il nuovo ordinamento; la seconda parte si occupa dell'esame sintetico dei contratti d'esercizio della Rete Mediterranea; la terza dell'organizzazione della rete medesima.

Il lavoro sarebbe al certo riuscito più completo se la se-

conda e la terza parte non avessero avuto per obbiettivo la sola Rete Mediterranea, ma avessero considerato altresì le altre reti ferroviarie Italiane, l'Adriatica, cioè, la Sicula e la Sarda. Ma per le esigenze di tempo dei miei obblighi d'Ufficio, trovai tali difficoltà, che dovetti limitarmi a quello che ho fatto.

Il mio lavoro sarà quindi più specialmente dedicato ai miei Colleghi della Mediterranea. Ad essi dunque lo affido, e se il giudizio mi sarà benevolo, considererò compensate le mie fatiche.

GAETANO EUGENIO CHELLI

Impiegato nell'Amministrazione delle ferrovie del Mediterraneo

PARTE I.

ORIGINE E COSTITUZIONE DELLE RETI FERROVIARIE ITALIANE

§ 1.°

Impianto delle ferrovie — Le prime ferrovie Italiane.

L'industria delle ferrovie, che ebbe così larga influenza nel rapido svolgimento della civiltà e del progresso, nell'incremento dei traffici, nei moltiplicatisi scambi fra le Nazioni, non potè svilupparsi dapprincipio in Italia con un movimento così accentuato, come si verificò presso altri paesi. Ma la ragione precipua di questo fatto, devesi ricercare nelle disgraziate condizioni politiche, da cui era stretta in allora la penisola.

Dall'Inghilterra e dalla Francia venne l'impulso più vigoroso al grande movimento ferroviario; furono i capitalisti e gli industriali di quei paesi, i quali, allargando la loro azione, crearono per i primi ferrovie in ogni parte d'Europa e la corrente da loro formata divenne presto sì forte, da obbligare anche i diversi Stati, in cui era divisa l'Italia, ad accettare il nuovo mezzo di comunicazione.

La via armata di rotaie data dal secolo scorso ed ha origine dalle strade a guide in legno che già si usavano pei trasporti dei materiali dalle miniere. L'applicazione del ferro per ottenere una superficie che presentasse minor attrito ed il successivo perfezionamento dei metodi di costruzione, sono opera eseguita da tecnici inglesi sulle strade delle miniere, nella seconda metà del secolo scorso, e ciò che oggi sembra a noi cosa sì semplice, cioè una strada con rotaie in ferro, richiese il lavoro di molte menti ed un tempo considerevole.

Al principio del nostro secolo incominciò l'Inghilterra ad adoperare *ferrovie a cavalli* come mezzo di comunicazione, ed il primo esempio di concessione di una linea a cavalli per uso pubblico si ebbe nel 1801 tra Wandswortk e Croydon.

Le strade ferrate a cavalli, che erano in sostanza i nostri Tramways moderni, rappresentavano un perfezionamento notevole dei mezzi di comunicazione e la loro importanza era stata ben tosto riconosciuta.

Progettavasi già di cuoprire con una rete regolare tutta l'Inghilterra, e se nel frattempo non si fosse trovato il modo di applicare il motore meccanico alla locomozione, sarebbesi certo fin dal 1825 impiantata colà una rete di ferrovie a cavalli.

Ma contemporaneamente si erano fatti tentativi per ottenere appunto la locomozione a mezzo del vapore. Dopo le prime esperienze disgraziate di Dionigi Papin nel 1707 ed i perfezionamenti più fortunati di Roberto Fulton per l'applicazione del vapore ai battelli, Riccardo Trevithick, precorrendo Stephenson, inventò e costruì nel 1804 una locomotiva che però dopo molte e molte prove non riuscì.

Stephenson nel 1813 intraprese le sue esperienze e nel 1820 più non si dubitava del buon successo dell'invenzione.

Nel 1825 la prima strada ferrata a locomotiva fu messa a disposizione del pubblico fra Stochton e Vitton Parck presso Darlington: questa linea però, se si prestava al trasporto del carbone e delle merci, non offriva ancora le condizioni necessarie al movimento dei viaggiatori, per cui può dirsi che la prima vera linea ferroviaria aperta all' esercizio, sia stata quella fra Liverpool e Manchester inaugurata nel 1830 colla prima locomotiva perfezionata da Stephenson, la quale aprì l'era della locomozione a vapore.

Il nuovo e maraviglioso mezzo di trasporto fu dovunque apprezzato, e se ne estese così rapidamente l' applicazione, che nel mezzo secolo che appena ci separa dall'apertura della linea anzidetta, l'Europa si cuoprì di una rete a maglie di ferro dello sviluppo di 200 mila chilometri, riuscendo a quell'imponente apparato di forze che è rappresentato dalle moderne strade ferrate.

In Italia il primo tronco di ferrovia aperto all'esercizio fu quello da Napoli a Portici, inaugurato nel 1839.

Il 18 agosto 1840 si inaugurava il secondo tronco da Milano a Monza. Successivamente si ebbero le linee da Padova a Mestre nel 1843, da Livorno a Pisa nel 1844, da Mestre a Venezia e da Vicenza a Padova nel 1846, da Milano a Treviglio nello stesso anno.

A queste linee se ne andarono man mano aggiungendo altre che venivano concesse dai diversi Stati a Società e ad Imprenditori che ne assumevano la costruzione e l'esercizio. In ciò gli Stati seguivano quanto veniva fatto dai Governi stranieri senza tener conto delle condizioni diverse del paese, e da ciò derivò, che mentre in materia di leggi ed ordinamenti il Governo Nazionale trovò una generale disformità, — in fatto di ferrovie, ebbe di fronte un sistema uniforme che presentò un lato assai utile, quantunque, come vedremo in appresso, non valesse ad evitare difficoltà gravi, che non tardarono a manifestarsi.

§ 2.°

Ordinamento e vicende delle ferrovie Italiane dal 1865 alle Convenzioni Depretis (1.° Luglio 1885).

lla fine di questa *1.ª parte*, alcune carte sono destinate a rappresentare in modo evidente lo sviluppo ed i cambiamenti verificatisi nelle ferrovie Italiane durante il primo grande periodo della nostra storia ferroviaria, chiusasi colle convenzioni Depretis del 1885, — e sebbene con dette rappresentazioni grafiche si parta dal 1860, tuttavia nell'esame illustrativo della costituzione delle nostre Amministrazioni ferroviarie, converrà prendere come punto di partenza il 1865, nel quale anno fu dato alle Strade ferrate Italiane un primo assetto.

Il Governo Nazionale, ponendo mano al riordinamento del paese sorto a Nazione, trovò bensì in materia di Ferrovie, come si è accennato più sopra, un sistema uniforme circa i patti di concessione, — ma le varie

Società si trovavano tutte in condizioni finanziarie poco floride. D'altronde i confini delle loro reti, che in gran parte corrispondevano ai confini degli antichi Stati, dopo l'unificazione del paese non avevano più ragione di esistere e producevano imbarazzi e complicazioni non lievi nel servizio e maggiori spese nell'esercizio.

Inoltre occorreva ideare un vasto piano ferroviario onde stringere viemmeglio fra loro le varie Provincie ed attivare le assopite Industrie ed i Commerci, mentre invece le concessioni originarie comprendevano poche linee.

Le condizioni del Governo e delle Società divennero, per tal modo, ogni dì più difficili e si impose un generale rimaneggiamento, cui si provvide colla legge 14 Maggio 1865.

In seguito a detta legge le nostre strade ferrate rimasero regolarmente ripartite in 5 gruppi concessi a cinque diverse Società e cioè:

Società ferroviaria dell'Alta Italia;
Società delle Strade ferrate Romane;
Società Italiana delle Strade ferrate Meridionali;
Società Vittorio Emanuele;
Compagnia Reale delle ferrovie Sarde.

Di esse accenneremo qui brevemente le vicende.

La Società ferroviaria dell'Alta Italia riunì in una sola Amministrazione le linee già possedute dal Piemonte e quelle che erano state concesse alla Società delle ferrovie Lombarde e dell'Italia Centrale, con uno sviluppo di 2010 chilometri, per la maggior parte già costruiti compresi 532 cm. appartenenti ad altre Società, ma di cui quella dell'Alta Italia doveva assumere e continuare l'esercizio.

La Società delle Strade ferrate Romane fu costituita mediante la fusione con le Società delle Livornesi, della Centrale Toscana e della Maremmana: fu poi alla medesima accordata la concessione di altre linee e la sua rete venne ad essere di circa 1730 cm.

La Società delle Strade ferrate Meridionali aggiunse alle linee che già possedeva, quelle: Bologna-Ancona e Castel Bolognese-Ravenna raggiungendo così la lunghezza complessiva di cm. 1750.

La Società Vittorio Emanuele rimase concessionaria delle ferrovie Calabro-Sicule con una rete di circa 1260 cm.

La Compagnia Reale delle ferrovie Sarde infine, sorse per la cessione fatta alla medesima, dal signor Gaetano Semenza, della concessione che egli aveva ottenuta di una rete ferroviaria nell'Isola di Sardegna di circa 400 cm., comprendente le linee da Cagliari ad Inglesias e a Porto Torres, e da Ozieri a Terranova.

Procedendo a siffatto riordinamento ed allo scopo di assicurare la vita delle Società, il Governo accordò delle sovvenzioni annue chilometriche, colle quali le Società stesse, qualora il traffico non fosse stato abbastanza proficuo, dovevano far fronte alle spese dell'esercizio ed a quelle degl'interessi e dell'ammortamento del capitale.

Il precisare qui i diversi sistemi di garanzia adottati e la misura di essi, sarebbe opera troppo lunga e minuziosa ed uscirebbe dai confini del presente lavoro. Certo è, che la grande varietà di tali garanzie, consistenti alcune in un *minimo di interesse*, altre *in un minimo di prodotto lordo* o di *prodotto netto*, accordate, in alcuni casi, per l'intiera concessione di costruzione e d'esercizio, in alcuni altri per corrispettivo del solo esercizio, furono causa di attriti e di questioni fra Governo e Società che resero poi necessario il nuovo e più razionale ordinamento, cui mirarono le convenzioni Depretis entrate in vigore col 1.° Luglio 1885.

La Società ferroviaria dell'Alta Italia, dopo parecchi anni di vita abbastanza fortunata, dovette aver fine essendosi aggiunte altre gravi difficoltà a quelle d'indole generale accennate più sopra. La Società trovavasi finanziariamente ed amministrativamente legata alle ferrovie meridionali Austriache, ma col trattato di pace concluso coll'Austria il 3 Ottobre 1866, il Governo Italiano aveva assunto l'obbligo di effettuare la separazione economica ed amministrativa delle linee Italiane da quelle Austriache. Tale separazione però, per ragioni di varia natura, avrebbe avuto dannose conseguenze ed il Governo allora, considerata da un lato la necessità della separazione e dall'altro le difficoltà di eseguirla, venne nell'idea di riscattare esso la rete italiana. A tale scopo stipulò

il 17 Novembre 1875 una convenzione per il riacquisto delle linee poste sul nostro territorio, ed in seguito a tale convenzione, la *Società delle Strade ferrate dell'Alta Italia* rimase disciolta.

Il Governo intanto aveva stipulato colla Società delle ferrovie del Sud dell'Austria (Südbahn), un'altra Convenzione, in forza della quale questa si assumeva di provvedere all'esercizio della rete dell'*Alta Italia* fino al 30 Giugno 1878; — ed il Parlamento Italiano, nel ratificare questa Convenzione, confermando un altro suo precedente deliberato, in data 29 Giugno 1876, aveva stabilito il principio della Concessione all' industria privata dell'esercizio delle linee riscattate.

In relazione a ciò fin dal Novembre del 1877 il Ministro Depretis aveva presentato un progetto di legge per riscattare anche le reti delle ferrovie Romane e Meridionali e per dividere, in senso longitudinale, tutte le nostre ferrovie in due grandi reti, da affidarsi a due Società; ma sopraggiunta la data del 1.° Luglio 1878, senza che questo progetto avesse potuto essere discusso, dovette proporre alla Camera, che l'approvò, l'assunzione per conto diretto dello Stato, ma in via affatto provvisoria, dell'esercizio delle linee componenti la rete dell'Alta Italia.

Questa Società, cadendo, lasciava però dietro di sè ricordi onorevoli. Essa, colle risorse finanziarie di cui era provvisto il gruppo di capitalisti cui si appoggiava, contribuì potentemente ad accelerare il compimento della rete ferroviaria Italiana. E ciò fu fatto in un momento, in cui le condizioni politiche non assodate ed il credito del nostro paese scosso, avrebbero reso assai difficile a noi, abbandonati alle nostre sole forze, di compiere tanti lavori.

La Società dell'Alta Italia presentò condizioni di solidità, di disciplina e di ordini ammirevoli, e da questi elementi fusi, sorse un' amministrazione tanto vigorosa che potè resistere a tutte le prove, a tutte le traversie di una situazione incerta e precaria.

La Società delle Strade ferrate Romane, che era stata costituita in Parigi sin dal 1856, e che aveva ampliato successivamente la propria rete annettendosi altre piccole reti, vide, col procedere degli anni, sempre peggiorare le proprie condizioni; gli oneri assunti sin da principio erano troppo sproporzionati ai corrispettivi concessi e lo divennero

maggiormente dopo il trasferimento della Capitale a Roma, il qual fatto aveva radicalmente spostato il centro del traffico della rete, obbligando la Società ad incontrare nuove ed ingenti spese per mettere le sue linee in grado di corrispondere ad un servizio, che non era, nè poteva, essere preveduto negli atti di concessione e nelle convenzioni successive.

Nata in mezzo a circostanze difficilissime, mal costituita nella sua origine, visse una vita stentata e si trovò nell'impossibilità di soddisfare a' suoi impegni verso il Governo e verso i suoi creditori.

Anche la Società *delle Romane* possedeva nel suo personale elementi preziosi, ma fu sempre travagliata sciaguratamente dalle condizioni finanziarie, e dovette attraversare crisi più lunghe e più difficili di quelle dell'Alta Italia.

Nel Gennaio 1880 il Parlamento approvò il riscatto della *rete delle ferrovie Romane*, colla clausola, che fino al 31 Dicembre 1881 l'esercizio avrebbe dovuto essere fatto dalla Società, e col 1.° Gennaio 1882 il Governo assunse direttamente l'esercizio provvisorio anche di questa Rete mantenendo però sempre separate le Amministrazioni delle due reti *Alta Italia* e *Romane*.

La Società Italiana delle strade ferrate Meridionali aveva avuto vita nel 1862. Malgrado i momenti difficili che essa pure dovette attraversare, riuscì sempre a soddisfare ai suoi impegni finanziari. Ma le condizioni delle altre due reti per le quali si erano resi necessari provvedimenti eccezionali, e la palese intenzione del Governo di addivenire al riscatto anche delle *Meridionali* per poter dar mano al rimpasto generale delle nostre Amministrazioni ferroviarie, non mancarono di esercitare una dannosa influenza sulla Società. Essa aveva avuto la disgrazia di far molte convenzioni col Governo e di non vederne mai una approvata; ciò la metteva necessariamente in discredito. Non poteva più guardare con sicurezza dinanzi a sè, non sapendo qual sorte le sarebbe toccata, ed in tale stato di incertezza, che non le permetteva di sviluppare adeguatamente tutte le sue forze, rimase fino alla conclusione delle Convenzioni Depretis.

La Società Vittorio Emanuele, che già nel 1857 aveva avuto la concessione di varie linee del Piemonte, passate poi alla *Società delle strade ferrate dell'Alta Italia*, era divenuta concessionaria della costruzione e dell'esercizio della Rete *Calabro-Sicula*. Ma questa Società, sebbene in varie circostanze, aiutata dal Governo, si mostrò impotente, per le sue condizioni finanziarie, ad eseguire gli obblighi assunti, per il che, nell'agosto 1868, le fu surrogata la Società costruttrice Vitali, Charles e Picard. Ma dopo varie vicende lo Stato dovette nel 1870 intraprendere la continuazione per proprio conto della costruzione delle linee della Rete *Calabro-Sicula*, affidando l'esercizio dei tronchi man mano aperti all'esercizio alla *Società Italiana delle strade ferrate Meridionali* e su queste basi continuarono le cose fino al 30 giugno 1885, dalla quale epoca le ferrovie Sicule, furono distaccate dalle Continentali e concesse, come rete autonoma, alla *Società Italiana per le strade ferrate della Sicilia*.

. . . . . .

E qui giova accennare le ragioni e la convenienza di accordare ad una Società autonoma le linee della Sicilia.

La Sicilia ha i suoi obbiettivi particolari ben diversi da quelli del Continente ed ha quindi bisogno di una Società che studî specialmente il modo di soddisfare a' suoi interessi.

Le linee Sicule presentano caratteri proprî i quali richiedono che il servizio sia condotto con criteri diversi da quelli che valgono per le altre linee Italiane.

Tali linee non servono, come quelle del Continente, al transito internazionale, il quale ha una grande importanza sul movimento delle merci.

La brevità dei percorsi e le forti pendenze che si riscontrano su quella rete, fanno sì che i sistemi di esercizio economico acquistino colà una importanza grandissima. Un altro carattere importante del movimento ferroviario nell'Isola è l'abbondanza di merci di grosso volume e di piccolo valore, come zolfo, carbone, minerali, materiali da costruzione, ecc., onde la necessità di studiare le tariffe da un punto di vista tutt'affatto speciale. E da tutte queste considerazioni si trasse la necessità di una rete autonoma, la quale e per l'impianto e per l'esercizio, fosse condotta con criteri talvolta differenti da quelli che regolano l'impianto e l'esercizio delle reti Continentali.

La Compagnia Reale delle ferrovie Sarde sorse nel 1863. Essa, come è accennato più sopra, ebbe origine dalla concessione già avuta al Signor Gaetano Semenza e da questo ceduta alla predetta Società delle linee destinate a formare la rete Sarda.

Ma l'esistenza di questa Società, per molte ragioni, rimase, durante parecchi anni, quasi nominale, e non se ne ha traccia che nelle numerose trattative da essa intraprese col Governo per modificare i patti della concessione.

Solo nel 1870 fu possibile la conclusione di patti concreti in base ai quali si stabilirono due *periodi* per la costruzione delle linee Sarde.

Le linee del primo periodo, della lunghezza di circa 197 chilometri, furono compiute dalla Società nel tempo prefisso, ma le spese del loro esercizio avendo superato i limiti delle garanzie del Governo, la Società dovette sospendere la costruzione delle linee del *secondo periodo*, fino a che nuovi patti la posero in grado di continuare le costruzioni, da essa poi compiute.

La Compagnia Reale delle ferrovie Sarde non fu toccata nella sua essenziale organizzazione dal riordinamento generale ferroviario Italiano del 1885 ed ora che la sua esistenza è assicurata, procede nel proprio graduale svolgimento con vantaggio del paese.

Oltre le concessioni di costruzione e di esercizio delle cinque principali reti ferroviarie del Regno, altre ne furono accordate dal Governo a corpi morali ed a privati o senza garanzia alcuna, oppure assicurando un rapporto fisso fra le spese d'esercizio ed il prodotto lordo, od un sussidio chilometrico dal giorno in cui si aprivano le linee all'esercizio, od una garanzia di prodotto lordo.

L'esercizio della maggior parte di queste linee passò però alle tre grandi Società dell'Alta Italia, o delle Romane o delle Meridionali, e poche soltanto furono esercitate direttamente dai concessionari o date da essi in esercizio ad altri privati.

Fra queste meritano menzione le linee Venete: Vicenza-Treviso, Padova-Bassano e Vicenza-Schio, concesse al Consorzio delle Provincie di Vicenza, Padova e Treviso che ne affidò l'esercizio alla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, la quale vi provvede tuttora in

modo lodevole ed inappuntabile. Ma delle reti minori non ci occuperemo in questo lavoro, che è destinato a considerare l'evoluzione ferroviaria Italiana, presa solo nel suo complesso e nelle sue più importanti manifestazioni: le nostre osservazioni anzi, ora che si è accennato al modo con cui si provvide alle reti insulari della Sardegna e della Sicilia, si riferiranno alle sole linee del Continente a quelle cioè dell'Alta Italia, delle Romane e delle Meridionali colle Calabresi.

Da quanto è stato esposto si rileva che la situazione delle ferrovie Italiane prima del 1885 era la seguente:

Le *ferrovie dell'Alta Italia* già riscattate dallo Stato nel 1878, erano passate poco dopo all'esercizio provvisorio del Governo.

Uguale provvedimento dovette alcuni anni appresso essere preso a riguardo delle *ferrovie Romane.*

Le *ferrovie Meridionali* infine, incerte sul loro avvenire, attendevano di conoscere, dalle determinazioni del Parlamento, la sorte che sarebbe loro toccata.

§ 3.°

L'inchiesta Parlamentare sull'esercizio delle ferrovie Italiane.

Intanto il Parlamento, fin da quando approvò il riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia, convinto della necessità di dare un nuovo assetto alla questione ferroviaria Italiana, con la Legge dell' 8 luglio 1878 N. 4438, (Serie 2.ª) ordinò che una Commissione « procedesse ad un' inchiesta per riconoscere in quale misura i sistemi di « esercizio di ferrovie sino allora seguiti e le condizioni, i criteri, i calcoli, « su cui si fondavano le convenzioni fino allora stipulate, rispondevano « all' interesse dello Stato, ed inoltre quali erano i metodi da preferirsi « per le concessioni dell'esercizio medesimo all' industria privata (1) ».

(1) A pag. 14 si è già visto come il Parlamento Italiano con due suoi deliberati, avesse sancito il principio della concessione all' industria privata dell'esercizio delle ferrovie.

Il tema era dei più vasti e difficili, tanto considerato in sè stesso, quanto per le molteplici sue attinenze coll'economia di tutto il paese, con l'ordinamento, l'amministrazione e la finanza dello Stato.

La Commissione presieduta dapprima dal Senatore Jacini, poscia dal Senatore Brioschi, in seguito alle dimissioni rassegnate dal primo, tenne pubbliche sedute nelle principali Città Italiane per conoscere, e nel tempo stesso illuminare, l'opinione pubblica nell'importante argomento. Raccolse una quantità di memorie, dati e notizie dai Ministeri, dalle Amministrazioni di strade ferrate, dalle Camere di Commercio, nonchè dalle persone stimate più competenti in materia: e tutti questi materiali vennero a costituire un complesso di elementi atto ad uno studio profondo di tutte le varie parti della questione, onde giungere a stabilire un nuovo indirizzo da darsi al nostro sistema ferroviario.

§ 4.°

L'esercizio Governativo e l'esercizio privato.

La Commissione d'inchiesta, sebbene si trovasse di fronte a due deliberati del Parlamento che avevano sanzionato il principio del l'esercizio privato, tuttavia dovendo discutere i criteri pel miglior ordinamento delle ferrovie del Regno, non potè a meno di fare a sè stessa questo quesito: « È egli da consigliarsi che in Italia si abbandoni l'e« sercizio delle strade ferrate per mezzo di private Società e si adotti « in sua vece l'esercizio per mezzo del Governo? O è preferibile che, « continuando la politica da tanti anni seguìta, si perseveri nell'affidare « l'esercizio all'industria privata? »

A questo quesito, che rappresentò la parte più difficile del suo mandato, la Commissione dedicò molti studi ed accurate discussioni, ed allo scopo di riprodurre la lotta fra le due opposte opinioni e per dare una idea dei motivi che indussero alle risoluzioni che vennero poi prese in proposito, riporteremo qui sommariamente le ragioni, fatte palesi, favorevoli e contrarie tanto all'esercizio Governativo quanto all'esercizio privato.

§ 5.°

Esercizio Governativo.

I fautori dell'esercizio Governativo così ebbero ad obbiettare:

I trasporti per mezzo delle strade ferrate costituiscono, nello Stato moderno, un vero servizio pubblico. Essendo il più economico e rapido mezzo di trasporto degli uomini e delle merci, influiscono grandemente sullo svolgimento delle industrie e dei commerci.

La loro importanza economica, politica e militare è grandissima e può quindi affermarsi, che l'esercizio delle strade ferrate, costituisce una funzione dello Stato moderno, e come tale deve essere fatto dallo Stato medesimo. Le strade ferrate, si disse inoltre, costituiscono un *monopolio*, non sono frenate dalla concorrenza e se anche, per alcun tempo, potesse esistere la concorrenza di altre strade ferrate, o di canali, o di fiumi o del mare, alla lunga ne seguirebbe o l'accordo fra le parti contendenti, o la sconfitta del più debole dei concorrenti, sempre con danno del pubblico, perchè i privati esercenti, hanno per fine, non l'interesse di tutti, ma l'utile proprio.

Lo Stato invece esercitando direttamente il grande monopolio dei trasporti ferroviari si ispirerebbe all'interesse generale del paese. Più che al reddito mirando al pubblico servizio, lo Stato esercente accrescerebbe i treni e la velocità loro, concederebbe al commercio maggiori agevolezze. Le strade divenute patrimonio Nazionale sarebbero mantenute in buone condizioni e dotate di materiale mobile sempre rispondente ai bisogni del Commercio.

Si aggiunse inoltre, che, per la triste esperienza già fatta, era difficile riuscire a formare Società atte a ben esercitare le strade e soddisfare i loro obblighi verso il Paese e lo Stato. Nè d'altra parte, si disse, erano a temersi gravi danni politici da questa nuova azione e dal gran numero di nuovi impiegati governativi, poichè in uno Stato libero e Nazionale come il nostro, è il Paese che governa sè stesso. Ma quand'anche si fosse voluto considerare l'eventualità di danni politici, si osservò che

anche le Società possono divenire cagione di danni politici ed esercitare influenze sul Governo, sul Parlamento, sulle elezioni, onde far preponderare l'interesse proprio sull'interesse pubblico.

Si portò poi ad esempio l'esercizio Governativo già stato dapprincipio sperimentato nel Piemonte, con buoni risultati: all'Estero gli esempi erano anche più persuasivi. Il Belgio, sin odai primordi, aveva costruito ed esercitato una parte delle sue ferrovie; più tardi ne aveva riscattate molte costruite da private Società, ed il suo esercizio era citato come modello per la regolarità, per la sicurezza e per i miti prezzi dei trasporti.

In Germania, dopo la costituzione dell'Impero, i Governi avevano assunto l'esercizio della maggior parte delle strade ferrate; ed anche in Francia cominciava a notarsi una qualche tendenza verso l'esercizio Governativo.

In base a queste considerazioni, coloro che caldeggiavano questa forma di esercizio, concludevano, che l'Italia non doveva mostrarsi inferiore agli altri Stati, ed adottando l'esercizio Governativo potrebbe promuovere efficacemente il lavoro e l'industria Nazionale che le crescerebbe riputazione presso le altre Nazioni.

Ma a tutte le suesposte ragioni, i *privatisti* ne opposero altre che apparvero più potenti.

§ 6.°

Esercizio privato.

L'importanza delle vaste reti ferroviarie, si rispose da costoro, è grandissima senza dubbio, sotto l'aspetto economico, politico e militare, nè alcuno lo potrebbe mettere in dubbio. Ma da ciò non si può conseguire che l'esercizio delle strade ferrate debba costituire una *funzione dello Stato moderno* pari a quelle attinenti ai doveri ed ai diritti di sovranità, come il rendere giustizia, il provvedere alla sicurezza del Paese, ecc. Cotesta idea astratta ed assoluta, non corrisponde, si

disse, alla scienza ed alla pratica: si riguardò anzi in essa, una teoria Statolatra che non potrebbe servir di norma per il Governo degli Stati liberi.

La questione fu quindi posta in modo diverso: i privatisti lasciata da parte l' idea che l' esercizio delle ferrovie dovesse considerarsi *una funzione dello Stato* si dettero a considerare la *vera natura dell'esercizio delle strade ferrate, ed i frutti dell' esperienza in relazione colle reali condizioni dello Stato Italiano.*

L'esercizio delle strade ferrate è costituito da un complesso di fatti economici che hanno natura e scopo eminentemente industriale e commerciale.

Questa grande industria, può bensì avere qualche carattere di un monopolio, ma non devesi esagerarne le conseguenze. Una concorrenza esiste: per le piccole distanze vi sono le strade ordinarie, i canali, i fiumi, i tramways: e per le grandi distanze le ferrovie stesse possono farsi concorrenza fra loro senza essere parallele e vicine, quando mettono capo a località, rivali nel servire le medesime regioni di produzione o di consumo: la concorrenza del mare poi è attivissima data la configurazione della penisola.

È però vero che la concorrenza non è dovunque così grande da produrre sempre gli stessi effetti, ed è per questo fatto e per l' importanza politica ed economica delle strade ferrate, che lo Stato deve intervenire nel concederle e nel darle in esercizio. L' azione dello Stato deve esercitarsi colle Leggi e colla *sorveglianza* non già mediante l' esercizio diretto del Governo.

Il timore che gli effetti dannosi del monopolio abbiano a manifestarsi principalmente per mezzo delle tariffe, che sono la parte culminante dell'esercizio, è presto distrutto. Lo Stato, mediante convenzioni approvate per Legge, ne determini le classi, la misura ed i massimi insuperabili ed ogni timore di monopolio verrà per tal modo bandito.

Del resto, se il ribasso di una tariffa viene richiesto per il fine commerciale di attivare un traffico nuovo o di svolgere maggiormente un traffico che già esiste e crescere quindi il prodotto della strada, il ribasso

verrà fatto tanto dalla Società quanto dallo Stato. Anzi più probabilmente dalla Società, perchè l' indole commerciale la induce a soddisfar meglio e più prontamente i bisogni del vero commercio; e gli esempi suffragano questa teoria. Le Società Italiane che subentrarono all' esercizio di linee Governative, ribassarono tutte le tariffe, e questi ribassi sarebbero stati sempre maggiori, se le crisi commerciali e politiche non avessero impedito un più rapido sviluppo del traffico e non avessero tenuto quelle Società, come si è visto più innanzi, sempre sospese fra la vita e la morte.

Dai fautori dell'esercizio di Stato si osservò che il Governo accorderebbe nuovi treni, nuovi comodi, maggiore velocità; ma i privatisti si valsero di questa stessa asserzione per difendere i proprî principî, e cercarono di dimostrare in essa l' esistenza di uno dei pericoli dell' esercizio di Stato. Infatti, da Società bene costituite, queste condizioni verrebbero soddisfatte in giusta misura, mentre il Governo troppo facilmente cederebbe alle assidue ed esagerate richieste di persone influenti.

Esso trascurerebbe molto probabilmente il servizio Provinciale ed Interprovinciale sacrificando treni ed orari ai comodi delle grandi arterie e dei punti estremi delle linee.

Se l' industria delle ferrovie costituisce un monopolio, questo è soggetto a sindacati ed a freni quando al disopra dell' esercente vi sia lo Stato.

L' esercizio Governativo sarebbe invece un monopolio senza freni, perchè fatto dal potere sovrano che non ha alcuno sopra di sè.

Quanto alle necessità militari, le ultime guerre avrebbero dimostrato non essere necessario che un Governo eserciti direttamente le strade ferrate per trarre il massimo profitto da questi potenti mezzi di difesa, e di offesa. È durante la pace che la Guerra viene preparata, e, relativamente alle ferrovie, si deve predisporre all'uopo il materiale fisso, il materiale mobile, l'ordinamento, nè si vede quali difficoltà presenterebbe a ciò l'esercizio sociale.

In Germania, durante la campagna del 1870, le Compagnie prestarono l'opera loro pari a quella dei funzionari del Governo, ed il risultato fu ottimo, perchè era provvido l'ordinamento dei trasporti militari.

In Francia le Compagnie fecero un servizio più rapido, più intenso di quello delle strade ferrate Governative Tedesche, ma l'organizzazione dei trasporti militari mancava, e per la confusione degli ordini e della mobilizzazione dell'Esercito, non si seppe trar partito dai potentissimi mezzi di trasporto, dèi quali invece si valse abilmente il nemico dopo occupate le provincie di Francia, pur servendosi degli impiegati Francesi.

Mancava lo studio sulla potenza militare delle singole strade ferrate, mancava una direzione speciale dei trasporti, cosicchè tutti i capi militari lanciavano ordini e contr'ordini, sprecando inutilmente il coraggio e l'abnegazione del personale delle Compagnie.

Nelle Guerre e nei concentramenti straordinari, anche le Società Italiane, quantunque mancasse ogni ordinamento militare, eseguirono i trasporti con grande zelo ed abnegazione. La Società delle ferrovie dell'Alta Italia, benchè fosse Società mezzo Austriaca, pure prestò nel 1866, durante la Guerra contro l'Austria, buono e fedele servizio, tanto sulla rete Italiana, quanto su quella soggetta al dominio Austriaco.

Non è da questo lato quindi che si dovrebbero ricercare i pericoli dell'esercizio Sociale.

Il carattere industriale dell'esercizio delle ferrovie appare spiccatissimo nelle operazioni inerenti agli approvvigionamenti necessari alla Trazione e alla Manutenzione. Necessitando pure innumerevoli contratti per acquisto di combustibile, di materiale fisso e mobile, e di materie di consumo; per vendita di materiali fuori d'uso, per appalti ed esecuzioni di lavori per impiantare e condurre grandi officine, ecc. è necessario che l' amministrazione di una ferrovia sia ordinata in guisa industriale, semplice, spedita, severa, e che il personale abbia attitudine, intelligenza, spirito industriale.

Ma lo Stato nostro non può avere nè l' amministrazione, nè il personale adatti all' impresa.

Lo Stato è una istituzione essenzialmente politica, che ha per oggetto di tutelare i diritti e promuovere il bene pubblico, non già di esercitare le industrie, e questa sua natura dà l' impronta al suo ordinamento e a' suoi impiegati.

I bilanci dello Stato inoltre verrebbero posti dall'esercizio delle ferrovie in continue incertezze e perturbamenti, e l'esperienza straniera ha oramai insegnato, che l'esercizio Governativo costa più dell'esercizio privato, nè questo fatto dipende da un miglior servizio, ma bensì dall'Amministrazione meno appropriata e quindi più dispendiosa.

Ora se questi inconvenienti sono gravi per ogni Paese, sono gravissimi per il nostro che ha un bilancio in condizioni, pur troppo, assai difficili.

Nell' esercizio Governativo si intravvide un'altra serie di conseguenze dipendenti dal fatto, che chi esercita è lo Stato, i cui fini diretti, ordini ed attitudini o sono d' impaccio o apertamente inconciliabili coll' esercizio dell' industria delle ferrovie. Quando lo Stato intraprende quello che i cittadini soli o consociati sanno e possono fare, restringe il campo dell' azione individuale, cagiona un danno sociale e politico, diminuisce, in fatto, la libertà.

Circa gli esempi addotti dai fautori dell'esercizio di Stato di altri paesi nei quali l'esercizio Governativo era adottato con vantaggio, i privatisti contrapposero il fatto che il Belgio inaugurò bensì l'esercizio Governativo, ma a ciò fu ispirato essenzialmente da scopi politici, perchè la strada di Anversa non cadesse nelle mani degli Orangisti, nemici di quello Stato, ed oramai una corrente sfavorevole si va formando anche colà per questo sistema di esercizio.

Quanto all'Impero Germanico, conviene avvertire, che esso, per mezzo delle ferrovie volle stringere con nodo di ferro le parti non bene omogenee nè connesse di quel recente Impero federale, e concentrare maggior potenza nelle mani degli uomini di Stato, più studiosi dell' unità che della libertà dell' Impero.

In Francia parve per poco che il vento spirasse in favore del riscatto e dell'esercizio di Stato, ma ben tosto si levò spontaneo e generale un movimento contrario.

Il Belgio e la Germania offrono quasi esclusivamente esse l'esempio dell'esercizio di Stato, ma se si vuole allargare la cerchia delle osservazioni sui sistemi esteri, i confronti tornano effettivamente a grande vantaggio dei privatisti.

Gli Stati Uniti d'America, la Svizzera, la Spagna, non hanno strade esercitate dallo Stato.

L'Europa, che nel 1880 possedeva già una stupenda rete di circa 150 mila chilometri di ferrovie, ne aveva solo 30 mila circa esercitati dal Governo.

Negli Stati Uniti d'America, ove in pochi anni furono costruiti circa 170 mila chilometri, neppure un chilometro passò all'esercizio di Stato.

Per tutte le ragioni sopra ricordate, la Commissione parlamentare concluse, che l'Italia non doveva solo, come l'esperienza aveva insegnato, modificare le Leggi e le Convenzioni in materia, ma formare Società con saldo ordinamento giuridico e finanziario, con obblighi e diritti ben definiti, con legami semplici collo Stato e con síndacato governativo, intelligente ed efficace.

Tali conclusioni furono accettate anche dal Parlamento, ed il paese vide definitivamente confermato il principio della maggiore convenienza e bontà dell'*esercizio privato*, saggiamente ordinato, in confronto dell'*esercizio Governativo*.

§ 7.°

Grandi Società e piccole Società.

Concessioni di proprietà e d'Esercizio.

Stabilito il principio che l'esercizio delle ferrovie dovesse essere fatto da Società private, una delle quistioni più importanti presentatasi circa il modo di ordinare siffatto esercizio, si fu quella, *se erano preferibili le grandi Società o le piccole Società* e quale sistema di concessioni sarebbe stato più adatto.

A riguardo della prima parte di tale quistione, si riconobbe che, per quanto concerne il lato tecnico del servizio e per quanto concerne il personale, le piccole Società, potendo meglio essere dirette e sorvegliate, sarebbero da preferirsi; ma esse non corrisponderebbero poi ai bisogni

del Commercio per la questione del materiale mobile, per la necessità dei continui trasbordi, per le soste delle merci troppo prolungate, per la responsabilità delle avarie o delle perdite troppo suddivise e troppo difficili a distinguersi, ecc., cose tutte che tornano a danno degli speditori.

Quale argomento contrario alle grandi Società, venne da taluno accennato al pericolo che queste potessero divenire strapotenti, quasi altrettanti Stati nello Stato. Ma a ciò si oppose che nei rapporti fra Società e Governo si riscontrò il fatto che le prime ebbero varie volte a subire ostacoli ed opposizione dal secondo, ma questo non ebbe mai prepotenze da quelle.

D'altronde l'esperienza, che è grande maestra in tutte le cose umane, verrebbe a dimostrare in favore delle grandi Società.

In Inghilterra, per esempio, fin dal 1877 vi erano grandi compagnie che esercitavano linee appartenenti ad altre Società.

Il Great Western esercitava le linee di ben 42 Compagnie: il *London And South Western* quelle di 12 Compagnie, ecc.

E lo stesso fatto si riproduce in Francia. Le prime concessioni erano state date a caso ed a seconda degli interessi locali, ma tosto che le nuove Compagnie poterono avere una più esatta conoscenza dei loro interessi e di quelli del pubblico, non tardò a manifestarsi il bisogno di procedere a fusioni razionali nell'interesse di tutti. — La rete della *Paris-Lyon-Méditerranée* è il risultato della fusione di 19 reti distinte, la rete dell'*Ovest* di 14 altre.

Si osservò che solamente con organizzazioni ferroviarie poderose, è possibile rispondere alle esigenze dell' industria moderna. Solo con esse si può assicurare il servizio delle linee di grande percorrenza e di grande traffico e provvedere al movimento vario ed urgente delle maggiori Città marittime e dei Centri d'industria. Esse sole possono concentrare sopra un dato punto, a un momento stabilito e colla voluta sollecitudine, grandi quantità di materiali, sia per scopi militari, sia per esigenze commerciali.

Il concetto di istituire grandi, anzichè piccole Società, venne pertanto accettato anche nella risoluzione del problema ferroviario italiano.

Circa poi al metodo più adatto per affidar l' esercizio delle strade ferrate alle Società private, conviene osservare quanto in appresso.

Generalmente, nei diversi Stati d'Europa e d'America, l'esercizio viene fatto da Compagnie che sono o *Proprietarie* o soltanto *Appaltatrici.* Col primo sistema (detto anche semplicemente di concessione) la Società, la quale fu d'ordinario anche costruttrice della strada, ne ha la proprietà e l'esercizio insieme, — coll'altro, la Compagnia è solamente esercente e la strada appartiene allo Stato o ad altri.

Nell' applicazione di tali sistemi si riscontra che il primo costituisce in certo qual modo, per la sua grande estensione, la regola ordinaria, mentre l' altra potrebbe riguardarsi quasi come un'eccezione.

In teoria, in fatti, la riunione delle due concessioni di *proprietà* e *d'esercizio* offre il vantaggio di eliminare molte cause di attriti e di contestazioni inevitabili quando la persona dell'esercente è diversa da quella del proprietario, ma particolari ragioni non resero possibile in Italia, come verrà accennato più innanzi una soluzione conforme a tale principio, e dopo lunghi ed accurati studî si convenne che l'esercizio delle ferrovie Italiane doveva essere affidato a *grandi Società solamente esercenti con proprietà della strada riservata al Governo.*

§ 8.°

Raggruppamento delle strade ferrate.

Il raggruppamento in varie reti delle strade ferrate, formò esso pure un arduo problema a risolversi; fu una difficile e complessa questione, per sciogliere la quale si dovette tener conto delle condizioni geografiche e tecniche, e dei ragguardevoli interessi che vi erano collegati.

Alcuni proposero una rete unica, onde ottenere riduzione di spese generali, uguaglianza perfetta di trattamento pel pubblico, soppressione delle stazioni di transito e del servizio cumulativo, ovviando conseguen-

temente alla formalità ed alle perdite di tempo che ne sono la conseguenza. — Altri propugnarono la divisione di tutta la rete ferroviaria in due reti trasversali e longitudinali, altri proposero la divisione in quattro o cinque reti.

Molte ragioni furono poste innanzi in favore e contro tali proposte dai singoli propugnatori, ma l'attenzione di coloro, cui era commesso lo studio della quistione ferroviaria, fu richiamata specialmente dalle ragioni che venivano addotte pel raggruppamento delle nostre linee in due grandi reti longitudinali.

Il concetto di tale divisione caldeggiato fin dal 1877 dal Ministro Depretis, ebbe realmente il sopravvento; sarà utile pertanto accennare qui i motivi principali su cui il concetto medesimo poggiava.

L'Appennino forma una divisione dell'Italia in orientale ed occidentale, con un naturale ed attivo scambio, fra il Nord ed il Sud, di prodotti, nei due rispettivi versanti, a facilitare il quale è ovvio che giova grandemente il presentare in ciascuno dei due versanti, una linea che attraversi appunto l'Italia da Nord a Sud.

L'Italia è inoltre un paese eminentemente agricolo, la sua posizione e la sua struttura dànno al mite suo clima una tale gradazione, da renderlo atto alle produzioni più svariate, delle quali si fa grande scambio all'interno fra le diverse regioni della penisola, favorendone anche il commercio coll'estero.

Molti di questi prodotti, massime dell'Italia Meridionale, si smerciano sui mercati esteri, a prezzi più o meno elevati, secondo il loro grado di freschezza e di conservazione. Evitando per quanto è possibile il deperimento della merce durante il viaggio, se ne ritrarrà il prezzo massimo di vendita; ora è evidente che questo deperimento sarà tanto meno facile, quanto più spedito avrà potuto essere il trasporto, il quale, data la divisione longitudinale, può attraversare tutta la penisola su linee di una sola Compagnia, evitando i ritardi e gli impacci che necessariamente si verificherebbero quando dovesse invece transitare su linee di diverse Società.

Il movimento dal Sud al Nord è in Italia il più importante, perchè è destinato a procurare all'estero nuovi mercati alla produzione nazio-

nale, ma anche il movimento inverso da Nord a Sud ha altresì la sua importanza, come complemento del primo, inquantochè la ferrovia può, con tariffe speciali, effettuare il trasporto con poca spesa, ogni volta che la merce possa considerarsi come destinata a riempire carri vuoti di ritorno.

Colla divisione longitudinale, si riconobbe che gli scambi nazionali fra il Settentrione ed il Mezzogiorno d'Italia dovevano nascere più vivi.

I prodotti della Basilicata, delle Calabrie, di Terra di Lavoro forniranno largo alimento di traffico ascendente sulla grande linea Mediterranea.

Le granaglie, le lane di Capitanata, gli olii e i vini di Puglia, saranno direttamente trasportati sulle linee dell'Adriatico ai centri di consumo o di imbarco, a Napoli, a Roma, a Firenze, a Bologna, a Livorno, a Milano. In cambio di questi prodotti si avranno, per alimentare il movimento di discesa, le manifatture dell'Estero, della Lombardia, del Veneto e del Piemonte.

La formazione delle reti longitudinali dovette per le ragioni anziaccennate essere informata alla teoria delle arterie, che fece già ottima prova in Francia e in Inghilterra, e le due arterie furono le due grandi linee — l'Adriatica, cioè, e la Mediterranea.

Le due nuove reti, parallele nelle loro linee principali, stendono le lunghe braccia da Lecco, situata sull'estrema punta orientale del Lago di Como, a Taranto sull'Jonio per una lunghezza di mille chilometri, con punti comuni a Milano, Pavia, Piacenza, Firenze, Livorno, Roma, Napoli; esse si trovano pertanto nelle migliori condizioni per favorire lo scambio dei prodotti mediante la più larga applicazione delle tariffe differenziali.

Ciascuna rete, colla ripartizione longitudinale, ebbe la sua congrua parte assicurata di Commercio, *internazionale e di transito, di commercio nazionale e di commercio locale* svolgentesi, per l' una, ad Oriente, per l'altra ad Occidente, e la ricchezza delle provincie situate agli estremi delle due grande arterie, darà origine a due forti correnti parallele di traffico a grande distanza.

Anche i porti di mare rimasero, colla divisione longitudinale, ben distribuiti: Genova alla Mediterranea, per gli sbocchi alpini occidentali, Venezia all'Adriatica, per gli sbocchi orientali; Livorno, Napoli, Taranto, comuni alle due reti; comune anche l' intiera linea Milano-Chiasso per rispetto al grande traffico, che si svolge attraverso il Gottardo, traffico che avrebbe avvantaggiato potentemente, l' una o l'altra Compagnia, quando fosse stato assegnato ad una sola di esse.

La ripartizione così come fu ordinata ebbe poi in vista, se non di distruggere almeno di limitare le concorrenze rovinose, senza però togliere un'utile emulazione. Come infatti una Società potrebbe per esempio negare al porto di Venezia quelle facilitazioni che l'altra avesse accordato al porto di Genova? Come l' una Società potrebbe rifiutarsi di concedere quei comodi, quelle agevolezze pei viaggiatori, che l' altra avesse accordati? Come in presenza l'una dell'altra a Napoli, a Roma, a Firenze, a Milano, potrebbe reggere l'una a fare un servizio che scapitasse quotidianamente e sul medesimo posto al confronto di quello dell' altra?

Ed un'ultima considerazione di carattere politico fu posta innanzi ad avvalorare il concetto del riparto longitudinale.

Le divisioni ferroviarie trasversali avrebbero lasciato pur sempre qualche cosa delle vecchie divisioni regionali. Si volle invece che le ferrovie, senza le quali l'unità del paese avrebbe durato maggior fatica a vincere le ragioni della geografia, valessero a cancellare ogni vestigia di antagonismo « Le due imprese ferroviarie, si disse, allungate dall'una all'altra estremità, saranno quasi travi inflessibili a rinsaldare l'unità della patria ».

La proposta ripartizione poteva difficilmente essere propugnata con maggior vigore e maggior copia di argomenti. Le considerazioni politiche, commerciali ed economiche, portate ad appoggio della tesi, furono troppo evidenti, perchè non dovessero esser tenute in grandissimo conto.

§ 9.°

Formazione delle due grandi reti Adriatica e Mediterranea.

Ammesso pertanto il concetto della ripartizione delle ferrovie Italiane in due reti longitudinali, da darsi in esercizio a due Società private, il Governo doveva porsi in grado di avere il diritto di esercizio su tutte indistintamente le linee onde poterne poi a sua volta dar l'appalto alle due Società.

Per le linee dell'Alta Italia e delle Romane, tale diritto era già posseduto dal Governo in forza dei seguiti riscatti.

Rimanevano le linee della Società delle Strade ferrate Meridionali e, poichè non si credette di addivenire al riscatto anche di coteste linee appartenenti ad una Società che aveva potuto conservarsi incolume fra tante disgraziate vicende, così fu necessario addivenire colla medesima alla determinazione di patti speciali.

Per effetto di contratti stipulati precedentemente collo Stato, la Società delle Meridionali era proprietaria ed esercente insieme di una gran parte delle linee componenti la sua rete, di più aveva l' esercizio di alcune linee già appartenenti alle Romane e poscia passate, col riscatto delle medesime, in proprietà del Governo, ed esercitava altresì, come si è visto, la rete delle Calabro-Sicule, di proprietà dello Stato.

Data questa situazione e per ottenere lo scopo accennato più sopra, si addivenne fra il Governo e la Società delle Meridionali ad un particolare concordato, per il quale, la medesima continuava la sua esistenza giuridica, quale proprietaria delle sue linee, ma cessava di essere concessionaria dell'esercizio delle linee di proprietà già delle ferrovie Romane e di quelle delle Calabro-Sicule e delle proprie.

Con questo provvedimento il Governo venne nel possesso del diritto di esercizio di tutte le linee della penisola e, dopo una lunghissima e minuziosa discussione che rimarrà memorabile negli annali della nostra vita parlamentare, il Parlamento Italiano, con Legge del 27 aprile 1885, N. 3048, Serie 3.ª dava nuovo assetto alla quistione ferroviaria, che era stata dibattuta per tanti anni.

Intento precipuo, nello studiare la quistione e concretarne la soluzione, fu di assicurare ai commerci, alle industrie, e a tutti in generale, un servizio che rispondesse ai bisogni, per indole sua intrinseca e per garanzia di durevole organizzazione.

Le linee divise in due reti longitudinali nel senso indicato più sopra, presero il nome, una di rete *Adriatica*, il cui esercizio venne assunto dalla *Società Italiana, per le Strade ferrate Meridionali*, l'altra di *Rete Mediterranea* e venne concessa in esercizio ad una nuova Società col titolo di *Società Italiana per le Strade ferrate del Mediterraneo.*

Lo sviluppo chilometrico delle due reti fu stabilito nella seguente misura:

Rete Mediterranea:

Linee in esercizio	Km.	4250
In costruzione o da costruirsi	»	1824
TOTALE . . .	Km.	6074

di cui 134 comuni.

Rete Adriatica:

Linee in esercizio	Km.	4303
In costruzione o da costruirsi	»	1560
TOTALE . . .	Km.	5863

di cui 134 comuni.

Nella seguente parte II. verranno accennati, spiegandone le ragioni, i patti contrattuali per l'esercizio anzidetto, e sebbene le basi fondamentali non offrano differenze fra le due reti, per cui prendendo ad esame i contratti d'esercizio stipulati con una delle due Società, possa dirsi di compiere uno studio, che riguarda anche l'altra, — tuttavia, siccome il presente lavoro è destinato principalmente agli Impiegati della rete Mediterranea, verranno presi ad esame soltanto i contratti d'esercizio di questa rete, e conseguentemente, nella successiva parte III. si parlerà solo dell'organizzazione amministrativa della Mediterranea.

PARTE II.

I CONTRATTI D'ESERCIZIO DELLA RETE MEDITERRANEA

§ 1.°

Costituzione della Società — Scopo e durata del contratto.

La Società Italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, venne costituita in virtù della Legge 27 Aprile 1885 N. 3048 Serie 3.ª, con capitale che originariamente era stato fissato in 135 milioni di lire in azioni. Successivamente però, in seguito a speciale contratto stipulato collo Stato per la costruzione di nuove linee ferroviarie, ed approvato colla Legge 20 Luglio 1888 N. 5550 Serie 3.ª, il capitale sociale venne portato alla somma di 180 milioni.

Lo scopo del contratto fu: « la concessione da parte dello Stato, « dell'esercizio delle strade ferrate componenti la rete Mediterranea, ed, « a richiesta del Governo, la costruzione di nuove strade ferrate sotto « l'osservanza delle condizioni portate da apposito Capitolato ».

Senza un espresso consenso del Governo, venne fatto divieto alla Società di cedere in tutto od in parte l' esercizio da essa assunto, sia delle strade di proprietà dello Stato, sia di quelle di proprietà privata, come pure di assumere o partecipare ad imprese che non abbiano diretta relazione coll'industria ferroviaria.

Furono contraenti, lo Stato da una parte rappresentato dal Ministro dei Lavori Pubblici Avv. Francesco Genala, dal Ministro delle Finanze Agostino Magliani e dal Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio Bernardino Grimaldi, — e dall'altra parte un gruppo di capitalisti e di Banche composto come segue:

Il Principe Marcantonio Borghese, il Conte Giulio Belinzaghi, la Banca Generale, la Banca di Torino, il Banco di Sconto e Sete di Torino, la Banca Napoletana e la Banca Subalpina e di Milano.

Fu da questo gruppo di Capitalisti e di Banche che venne formata la Società.

Il complesso degli atti di concessione dell' Esercizio della rete predetta, e così la relativa Legge, il Contratto ed il Capitolato, vennero chiamati, e si conoscono generalmente, sotto il titolo complessivo di *Convenzioni Depretis*, avvegnacchè tali stipulazioni presentate all'approvazione del Parlamento nell'Aprile 1885 dal Ministero presieduto da Agostino Depretis, — dettero alla questione ferroviaria un assetto corrispondente appunto alle antiche idee ed agli antichi progetti dello stesso Depretis.

La durata del contratto fu fissata in anni 60, ossia dal 1.° Luglio 1885 al 30 Giugno 1945. Essa venne divisa però in tre periodi di 20 anni ciascuno, con diritto, tanto al Governo che alla Società, di far cessare il contratto anche alla fine di ciascuno dei due primi periodi, mediante disdetta da intimarsi due anni prima della scadenza dei periodi stessi. Potrà sembrare troppo lunga la durata del contratto così come venne stabilita, — ma conviene non dimenticare, che quando una Società d'Esercizio dura lungamente, cresce in essa l'interesse di svolgere con ogni sollecitudine ed anche con forti spese il traffico da cui ritrarrà in un avvenire, fors'anche non prossimo, ma per sufficiente numero d'anni, il profitto sperato. — Inoltre essendo la Società, come vedremo più innanzi, proprietaria del Materiale mobile, degli attrezzi, del mobilio e di tutto il Capitale circolante richiesto dall' Esercizio, e perciò avendo dovuto sborsare un Capitale ragguardevolissimo, era necessario anche, per motivi finanziari, che avesse davanti a sè una vita di molti anni.

Un' industria così importante ha d'uopo, per svilupparsi, più che tutto di fiducia e di sicurezza nell'avvenire.

La decadenza del Contratto, oltre che alla fine dei tre periodi anzidetti, può però essere pronunciata in qualunque tempo dal Governo anche nei casi seguenti: e cioè, qualora in tempo di guerra la Società non osservasse le prescrizioni che il Governo credesse di dare, — o qualora essa mancasse al pagamento delle somme dovute allo Stato, oppure si verificasse una grave e continuata compromissione della sicurezza e regolarità del servizio.

La decadenza in questi casi deve essere pronunciata con Decreto Reale sentito il Consiglio dei Ministri.

È ovvia la necessità che nei contratti d'esercizio, anche per riguardo alla lunghezza della durata del contratto, venisse fatta facoltà al Governo di rescinderli al verificarsi di circostanze eccezionali, prima ancora della loro scadenza normale. La mancanza del pagamento di somme dovute allo Stato e la compromissione della regolarità e sicurezza del servizio sono in vero fatti troppo gravi perchè al loro verificarsi non dovesse essere lasciato al Governo il diritto d' intervenire. — Ed anche sotto il riguardo militare la questione ha un carattere di eccezionale importanza.

Niuno ignora infatti quale influenza abbia oggidì acquistata l' organizzazione ferroviaria sulle sorti della guerra. Le ferrovie costituiscono un potente mezzo di difesa o di offesa, riuscendosi con esse a provvedere alla pronta radunata ed alla mobilitazione degli eserciti. — È quindi necessario che in tempo di guerra tutto il materiale ferroviario possa facilmente e prontamente, mercè adatte disposizioni, essere adibito ai diversi trasporti militari, — che il personale agisca secondo gli ordini e le istruzioni della autorità militare; — ed in questa necessità trova giustificazione la riserva dello Stato di denunciare il contratto quando non fossero scrupolosamente osservate tutte quelle disposizioni che in tempo di guerra credesse d'impartire.

§ 2.°

Consegna alla Società delle linee e del materiale rotabile e d'esercizio.

Le strade che compongono la rete Mediterranea con tutte le loro dipendenze e fabbricati ed il relativo materiale fisso, furono accettate dalla Società nello stato in cui si trovavano all'atto della presa di possesso, salvo alcune opere pel completamento e miglioramento delle linee, previamente determinate, da eseguirsi dalla Società nei primi quattro anni d'esercizio con fondi forniti dal Governo.

Tutto il materiale rotabile e cioè, locomotive, vetture per trasporto di viaggiatori, carri per trasporto di animali e merci, — gli utensili ed attrezzi per l'esercizio — il mobilio e gli approvvigionamenti esistenti di qualsiasi natura, — vennero venduti dallo Stato alla Società a valore di stima determinato da apposita Commissione. Fu per altro stabilito che la somma complessiva da pagarsi dalla Società allo Stato per il Materiale rotabile, attrezzi, utensili, mobilio ed approvvigionamenti, non poteva essere in alcun caso inferiore a 135 milioni di lire. Quando però fosse risultato dalla stima un valore maggiore, la Società era obbligata a rifondere al Governo la differenza.

A titolo di corrispettivo per l'impiego del materiale rotabile e d'esercizio acquistato dalla Società nel modo accennato più sopra, — il Governo si obbligò di pagare per ciascun anno e per tutta la durata del contratto alla Società medesima, la somma di L. 7,820,000 (corrispondente ad un interesse netto del 5 °/₀) salvo un maggiore compenso in proporzione alla differenza in più dei 135 milioni che fosse stata rilevata sul valore di stima del materiale rotabile e di esercizio.

Può sembrare strano a taluno che lo Stato abbia venduto il materiale mobile, ne abbia ricavato un prezzo determinato e per questo prezzo passi un interesse al compratore. — I contratti di vendita non si fanno in vero ordinariamente a queste condizioni: il prezzo spetta al venditore, la cosa venduta al compratore e tra i due contraenti non corre più

alcun rapporto. — Ma è bene riflettere non alla apparenza ma alla sostanza di questa parte del contratto.

Al § 6.° avremo occasione di vedere come lo Stato dando vita a grandi Società dovesse necessariamente far loro condizioni tali che il Capitale trovasse una sufficiente rimunerazione. Ora alla spesa di acquisto del materiale mobile valutato, come si è visto, ad un minimo d 135 milioni, doveva pur essere assegnato un equo compenso, e ciò poteva farsi o includendo tale compenso sulla parte dovuta alla Società per le spese d'eserclzio, — o stabilendo un corrispettivo a parte.

Il primo sistema sarebbe stato possibile quando il contratto d'esercizio si fosse basato sopra un compenso alla Società determinato da una somma fissa annua; ma siccome il fondamento del contratto (come si rileva dal predetto § 6.°) è la *compartecipazione* della Società ai prodotti dell'esercizio, variabile col variare dei prodotti medesimi, — non vi era altro mezzo che adottare il sistema del corrispettivo a parte. — Altrimenti lo Stato ne avrebbe avuto danno, perchè il prodotto lordo essendo una somma che aumenta collo svilupparsi della ricchezza del paese, ne sarebbe avvenuto, che la Società percependo sul prodotto lordo una quota percentuale, collo sviluppo del traffico avrebbe goduto, sui 135 milioni versati, di un interesse sempre maggiore.

§ 3.°

Riconsegna dalla Società allo Stato delle linee e del materiale rotabile e d'esercizio.

Alla fine del contratto la Società dovrà riconsegnare al Governo le linee, cioè il corpo stradale con tutte le sue dipendenze e fabbricati, e col relativo materiale fisso, — restando peraltro a carico della Società le spese che fossero giudicate eventualmente occorrenti, per rimettere il tutto in istato di sicuro e regolare esercizio.

Parimenti al cessare del contratto la Società dovrà rivendere allo Stato, e lo Stato dovrà riacquistare, tutto il materiale rotabile, gli utensili ed

attrezzi d'esercizio esistenti, il mobilio, nonchè gli approvvigionamenti; questi ultimi però in misura che non ecceda i bisogni del servizio per 18 mesi. — Il materiale rotabile e d'esercizio sarà valutato al prezzo d'acquisto diminuito però delle perdite e del deprezzamento che avesse subìto per difetto di manutenzione.

§ 4.°

Norme per la valutazione del materiale rotabile del materiale d'esercizio e degli approvvigionamenti.

La determinazione del valore del materiale rotabile all'atto della consegna, e la valutazione del deprezzamento che all'atto della riconsegna presenteranno quelle parti del materiale medesimo, le quali si rinnovano nelle riparazioni, — vennero fissate in apposito fascicolo allegato ai contratti d'esercizio.

Fra le parti che compongono un rotabile, alcune, come il focolare della locomotiva, il corpo cilindrico della caldaia, gli organi del medesimo, i cerchioni delle ruote ecc., si rinnovano a periodi presso a poco determinati, e poichè fu stabilito che il rinnovamento di tali parti dovrà rimanere a carico della Società la quale deve indersi compensata insieme alle altre spese d'esercizio, mediante la partecipazione del prodotto lordo, — così rimarrà a suo debito, alla fine del contratto, la spesa necessaria per rimettere le surripetute parti rinnovabili del materiale rotabile, in condizioni non inferiori a quelle in cui si trovavano all'atto della consegna. — Vi sono altre parti invece, come gli assi dritti, il telaio, le ruote, ecc., che non hanno quasi mai bisogno di essere ricambiate per tutta la vita del rotabile, — e siccome alla spesa occorrente al loro rinnovamento si provvede coi *fondi di riserva* di cui si parlerà più innanzi, — così del deprezzamento di queste parti si tenne conto solo nella determinazione del prezzo pel quale lo Stato cedette alla Società il materiale in servizio *al principio dell'appalto*, mentre non se ne terrà conto alla fine contratto.

Sotto la denominazione di materiale d'esercizio vennero compresi i seguenti oggetti:

1.° Le gru mobili, i copertoni, gli scaldapiedi;

2.° I meccanismi, gli attrezzi ed utensili delle officine, della via e delle stazioni;

3.° Il mobilio degli uffici e delle stazioni;

4.° Gli apparecchi fissi e mobili per l'illuminazione;

5.° Gli apparati elettrici e gli orologi.

Tutti questi oggetti venne stabilito doversi acquistare dalla Società e rivendere poi allo Stato alla fine dell'appalto, pel loro valore d'inventario, deprezzato del 15 %.

Quanto agli approvvigionamenti, e cioè carbone, olii, grassi, oggetti di consumo e di cancelleria e scorte in genere venne stabilito che sarebbero stati rilevati al prezzo di magazzino, per le quantità non eccedenti i bisogni di un anno e mezzo, — e l'eccedenza, al valore corrente di piazza.

§ 5.°

Spese d'esercizio.

Tutte le spese inerenti alla sorveglianza ed al mantenimento ordinario e straordinario, della via, dei fabbricati, delle loro dipendenze e del materiale fisso, sono a carico della Società, salvo quelle speciali alle quali, come si vedrà in seguito, si provvede mediante *i fondi di riserva o la cassa per gli aumenti patrimoniali.*

È pure obbligo della Società di mantenere in perfette condizioni di servizio, tutto il materiale rotabile, gli utensili ed attrezzi d'esercizio ed il mobilio. Sono inoltre a suo carico tutte le perdite, le avarie e i danni cagionati da casi fortuiti, senza pregiudizio, per altro, dei diritti d'indennità che potessero, a termini di legge, competere alla Società pro-

prietaria del materiale suddetto, per i guasti o le perdite da essa cagionati in causa di guerra.

Alla Società esercente, spettano in fine tutte indistintamente le spese d'esercizio, e quindi, oltre quelle di cui si è parlato più sopra, anche le altre per competenze di qualsiasi natura al personale in servizio e quelle inerenti al traffico delle stazioni ed alla trazione dei treni.

§ 6.°

Ripartizione dei prodotti d'esercizio. — Prodotto iniziale.

Nella soluzione della questione ferroviaria in Italia, si adottò il sistema, come si rileva dalle condizioni contrattuali suesposte, di lasciare allo Stato la proprietà del corpo stradale, dei fabbricati e dipendenze e del materiale fisso, — accordando alla Società il puro esercizio delle linee.

Egli è certo, che la forma più razionale di un' Impresa ferroviaria, sarebbe quella in cui il proprietario fosse nello stesso tempo anche esercente. Si avrebbe in questo caso sicura garanzia che il proprietario, nello stesso interesse dell'intrapresa, avrebbe cura costante di procurare che tutte le opere di riparazione e di manutenzione fossero in tempo e perfettamente compiute, nè potrebbesi temere che, allo scopo di ottenere oggi un lucro certo, fosse indotto a provvedimenti che potessero più tardi portare pregiudizio alla proprietà patrimoniale.

Il fatto infine di avere impiegato nell'azienda un capitale ingentissimo, spingerebbe l' assuntore a dare il maggiore sviluppo al traffico per ricavarne tutto quel profitto che più fosse possibile.

Ma non essendosi accettata, per le ragioni già accennate nella parte prima, l'idea che lo Stato avesse ad esercitare esso la ferrovia, — serie ragioni, che non è nell'indole di questo lavoro di analizzare, non permisero di attuare il sistema accennato più sopra. Accenneremo solo all' impossibilità che si avrebbe avuto di trovare in paese una Società

che disponesse dell' enorme capitale (quasi un miliardo e mezzo per la rete Mediterranea) che sarebbe occorso per l' acquisto della strada. — Ammesso invece il principio della divisione della proprietà dall'esercizio, lo Stato si prefisse di stabilire patti che spingessero l' esercente a sviluppare il traffico ed a ben mantenere la proprietà affidatagli mediante norme e condizioni opportunamente determinate nei contratti d'esercizio.

Noi andremo peraltro considerando man mano le principali, lasciando da parte quelle meno importanti di cui non sarebbe il caso d'occuparci per non entrare in inutili dettagli.

Nella ripartizione dei prodotti lordi dell' esercizio, si ebbe in mira di riuscire a compensare la Società delle spese di esercizio e di quelle per gli interessi e per l'ammortamento del capitale da essa dedicato all'impresa, — nonchè di compensare, per quanto possibile, lo Stato, proprietario delle strade, degli interessi del capitale speso per costruirle o per riscattarle e dell' ammortamento di esso. E non a caso si è accennato che i compensi dovuti allo Stato, furono stabiliti nella misura del possibile; in Italia abbiamo infatti 8500 chilometri di ferrovie che costarono alla Nazione più di 2 miliardi e mezzo, e che dànno a mala pena un prodotto netto di circa 50 milioni, il quale non rappresenta che un interesse approssimativo di L. 2 per °/₀ sul costo totale d' impianto.

D'altra parte una Società che deve provvedere ad un così importante e vasto servizio pubblico quale è quello dell' esercizio di una grande rete ferroviaria, deve avere assicurata una salda base economica per poter prosperare e contribuire allo svolgersi della ricchezza nazionale. Per cui i compensi allo Stato debbono di necessità passare in seconda linea ed essere precisamente determinati nella misura del possibile.

È certamente preferibile per lo Stato, che si restringano i suoi rischi, anche quando ciò porti la rinuncia a vantaggi che in fondo sono più apparenti che reali. Nè si potrebbe pensare ad avere un buon servizio, se non fossero assicurate le buone condizioni della Società e la sua prosperità presente e futura.

E nei riguardi della stessa economia dello Stato, sarebbe opera veramente disastrosa il creare sì importanti Società, se queste non dovessero

poi essere vitali e possedere quindi, cogli elementi di fortuna propria, gli elementi per generare una ragionevole aspettativa di risorse indirette per l'economia generale del paese.

Le basi di rimunerazione dovuta sui prodotti del traffico allo Stato proprietario ed alla Società esercente, furono fissate nel modo seguente:

Fino a che gli introiti lordi dell' esercizio non avessero sorpassato la cifra di 112 milioni di lire in un anno (la qual somma venne denominata *prodotto iniziale*) la ripartizione fu fissato doversi fare nella misura

del 62 $^1/_2$ per $^0/_0$ alla Società esercente come corrispettivo delle sue spese d' esercizio,

del 27 $^1/_2$ per $^0/_0$ allo Stato,

del 10 per $^0/_0$ per i *fondi di riserva* e per corrispettivo dell' uso del materiale rotabile e d'esercizio.

Aumentando gli introiti oltre il preindicato prodotto iniziale, le basi per la ripartizione vengono a variare: e così gli aumenti fino alla somma di 50 milioni di lire saranno da ripartirsi nella somma:

del 56 per $^0/_0$ alla Società come corrispettivo delle sue spese d'esercizio per gli aumenti di prodotto,

del 28 per $^0/_0$ allo Stato

del 16 per $^0/_0$ *ai fondi di riserva* e alla *cassa per gli aumenti patrimoniali.*

Verificandosi ancora altri aumenti di prodotti al di sopra dei 50 milioni anzidetti, rimase stabilito che essi verranno ripartiti in ragione:

del 50 per $^0/_0$ alla Società,

del 28 per $^0/_0$ allo Stato,

del 16 per $^0/_0$ *ai fondi di riserva* ed alla *cassa per gli aumenti patrimoniali,* — e finalmente

del 6 per $^0/_0$ da destinarsi alla diminuzione delle tariffe nel modo che verrà determinato dal Governo.

Il prodotto iniziale di cui sopra col successivo aprirsi all'esercizio di nuove strade, è però suscettibile degli aumenti di cui è cenno al §. 18

In questa scala di suddivisione dei prodotti, si tenne evidentemente conto del fatto che si verifica nell'esercizio di una ferrovia, e cioè che il rapporto fra le spese ed il prodotto diminuisce coll' aumentare del traffico; vale a dire che una volta arrivati ad una determinata quantità di traffico, si può, con una spesa di poco superiore a quella occorrente per detto traffico, sopperire all' esigenze di un traffico assai maggiore.

§ 7.°

Miglioramenti ed ampliamenti nello stato delle linee e del materiale fisso, del materiale rotabile e di quello d'esercizio. Fondi di riserva e cassa per gli aumenti patrimoniali.

Nella stipulazione dei contratti d'esercizio, fu naturalmente previsto, che coll'andare del tempo e collo svolgersi del traffico, sarebbero occorsi miglioramenti ed ampliamenti nello stato delle linee e del materiale fisso, nonchè del materiale rotabile e d'esercizio, e perchè fosse tolta alle parti contraenti ogni ragione di controversia intorno a questa difficile materia e per sottrarla all'influenza di ogni eventualità d'altra natura, furono stabiliti, appositi *fondi di riserva, ed una cassa per gli aumenti patrimoniali.*

Prima di definirli, sarà bene accennare quali furono i criteri che servirono di guida nella determinazione delle norme e della misura di essi.

Questi fondi dovendo provvedere a spese derivanti, in parte dell' aumento del traffico, ed in parte rese necessarie da deperimento del materiale fisso e mobile, dovevano essere distinti nelle due predette categorie: si ebbero quindi i *fondi di riserva propriamente detti ed una cassa per gli aumenti patrimoniali.*

In secondo luogo dette spese possono applicarsi, sia all'Ente di cui lo Stato rimane proprietario, cioè alla strada ferrata ed ai suoi annessi, — oppure al materiale, che è proprietà dell'esercente e cioè il materiale

mobile, i meccanismi delle stazioni, ecc.; — quindi ne deriva una seconda distinzione relativa, non più all'essenza del fondo, ma bensì alle norme della sua applicazione per le quali l'interesse d' una delle parti contraenti non deve trovarsi in collisione con quella dell'altra.

I fondi di riserva e le somme destinate alla *cassa per gli aumenti patrimoniali* debbono essere prelevate dal prodotto lordo dell'anno. Tale prelevazione evidentemente non può farsi che in due modi; o col criterio di un rapporto costante in relazione col prodotto lordo stesso, oppure col criterio di una cifra fissa chilometrica prestabilita.

Ma questa distinzione corrisponde all'altra già accennata relativamente alla natura delle spese e perciò può dirsi che in generale ogni qualvolta trattisi di spese, la necessità delle quali derivi dall'incremento del traffico, — la prelevazione per provvedere ad esse, sarà di un tanto per $^0/_0$ del prodotto lordo; — mentre per provvedere a spese cagionate da deperimento, la prelevazione verrà determinata moltiplicando il numero dei chilometri della strada per una cifra chilometrica costante.

I *fondi di riserva e la cassa per gli aumenti patrimoniali* furono perciò costituiti come segue:

Per la conservazione delle strade e del materiale, s' instituirono i seguenti fondi di riserva:

1.° *Fondo di riserva per provvedere ai danni cagionati alle strade da forza maggiore;*

2.° *Fondo di riserva per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento;*

3.° *Fondo di riserva per la rinnovazione del materiale rotabile reso inservibile dall'uso.*

Per gli aumenti patrimoniali richiesti dall' aumento del Traffico, fu istituita la *Cassa per gli aumenti patrimoniali.*

Il fondo di riserva pei danni cagionati da forza maggiore, provvederà alle spese per riparare i guasti cagionati alle linee e loro dipendenze, opere d'arte e fabbricati, da terremoti, da franamenti, da incendi, da

inondazioni, da straripamenti e da mareggiate, i quali abbiano sconvolto o danneggiato le strade e loro dipendenze, per modo da interrompere il servizio delle linee o l'uso totale o parziale dei fabbricati, purchè i detti guasti eccedano i limiti dell'ordinaria manutenzione, la quale spetta come si è visto più innanzi, alla Società, e non siano imputabili a trascurata o difettosa manutenzione, nè ad altra colpa della Società.

Un fondo di riserva di questa natura, doveva necessariamente essere dotato con una certa larghezza per poter far fronte alle grosse eventualità che possono verificarsi, e, prendendo norma dall'esperienza, vi si provvide, stabilendo un prelevamento annuo sul prodotto dell'esercizio in ragione di L. 200 per ogni chilometro di strada.

L'altro fondo di riserva per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento dovrà provvedere alle spese per rinnovare la sola parte metallica, dei binari armati con rotaie d'acciaio, giacchè per la rinnovazione in acciaio dei binari armati con rotaie in ferro, deve provvedere, come si vedrà, *la Cassa per gli aumenti patrimoniali.*

Criterio fondamentale di questo fondo, come di quello *pel rinnovamento del materiale rotabile,* è di prelevare sui fondi dell'esercizio di ogni anno una quota di prodotto che stia in certo rapporto col consumo annuo dell'oggetto da rinnovare, onde avere, nell'accumulamento di queste annue quote coi loro interessi, i fondi necessari alla sua rinnovazione nell'anno in cui, il progredito consumo dell'oggetto, ne rende necessario il cambio, senza farla pesare esclusivamente sul bilancio di tale anno.

La base dei prelevamenti annui destinati a questo fondo, dovette determinarsi dal punto di vista della durata delle rotaie d'acciaio, che venne ammessa dai 60 ai 70 anni.

Su queste considerazioni si provvide a detto fondo mediante un prelevamento annuo di L. 150 per ogni chilometro di strada armata in acciaio a semplice binario e di L. 250 per ogni chilometro a doppio binario; di più venne fissato doversi versare in questo fondo una quota corrispondente al $^1/_2$ per $^0/_0$ dell'aumento del prodotto lordo dell'esercizio, oltre il prodotto iniziale, nonchè il prezzo che si ricaverà dalla vendita del materiale d'armamento tolto dall'uso.

Il fondo di riserva per la rinnovazione del materiale rotabile dovrà provvedere alle spese per la sostituzione delle locomotive, delle carrozze e dei carri, che, resi inservibili dall'uso, debbono essere posti fuori di servizio.

Per rinnovare il materiale rotabile con questo fondo, fu per altro stabilito, essere necessario che fossero trascorsi dal tempo dell'acquisto non meno di anni 40 per le locomotive e per le carrozze e di anni 60 per i carri. In tal modo fu evitato il pericolo che la Società potesse abusare del fondo di riserva, eliminando troppo presto il materiale rotabile vecchio, per risparmiare le spese di manutenzione, che sono evidentemente tanto minori, quanto maggiore è il materiale nuovo.

Fu poi stabilito che i nuovi ruotabili dovranno presentare, se locomotive, la stessa potenza, se carrozze lo stesso numero di posti, se carri la stessa portata di quelli messi fuori d'uso.

Sugli accennati limiti di età dei ruotabili conviene fare un' osservazione: Una locomotiva può durare anche indefinitivamente, se si ricambiano man mano le parti che deperiscono per l' uso. Ma con questi ricambi successivi delle parti, mal si provvederebbe alla introduzione di tutti i miglioramenti e progressi che la meccanica ferroviaria apporta, e quando una vecchia locomotiva abbisogna di una radicale riparazione, e male si adatta pel suo tipo antiquato a ricevere quei perfezionamenti, diventa miglior partito metterla fuori d'uso.

Per contro se ogni qual volta una locomotiva abbisogna di una grande riparazione, la si volesse, per questo fatto solo, mettere fuori di servizio, le spese di trazione crescerebbero oltre misura.

Fra i due partiti si volle cercare una via che conciliasse l' applicazione razionale e sufficientemente utile dei progressi meccanici, colla economia dei bilanci, e questa via si ritenne seguita, adottando i limiti di età sopra mantenuti.

Al fondo di riserva per la rinnovazione del materiale ruotabile venne provveduto principalmente mediante il prelevamento annuo dell' 1 $^1/_4$ p. $^0/_0$ del prodotto lordo iniziale e del $^1/_2$ p. $^0/_0$ sull'aumento del prodotto lordo oltre quello iniziale. Altri versamenti fu stabilito doversi fare in tale fondo come: il prezzo di vendita dei rotabili messi fuori d' uso e la

somma che la Società avrebbe dovuto spendere per riparazioni, ma che non vennero eseguite, nonchè in fine una quota sul saldo dei noli del materiale rotabile.

Le linee componenti la rete Mediterranea, furono nella quasi loro totalità costruite con impianti molto ristretti e per un traffico di gran lunga inferiore a quello che già oggi si verifica ed a quello maggiore che dalla cresciuta prosperità delle varie regioni italiane riunite a Nazione e da uno stabile e bene ordinato regime d'esercizio, possono attendersi. Queste linee hanno quindi dovuto ricevere continue aggiunte di binari e modificazioni d'impianti, per tenersi al corrente di un aumento di traffico manifestatosi fortunatamente in considerevole misura, e le passate Amministrazioni dovettero continuamente preoccuparsi del modo con cui far fronte a queste esigenze. Nè sempre vi si potè provvedere adeguatamente come ne fanno fede gli incessanti lagni del pubblico.

Volendosi perciò, nel dare nuovo assetto al servizio ferroviario italiano, provvedere in modo stabile e continuativo a coteste esigenze, create dalla prosperità del Paese, si istituì la *Cassa per gli aumenti patrimoniali*, la quale è alimentata dal prodotto degli aumenti del Traffico. Con essa si dovrà provvedere alle spese per gli ampliamenti dell'argine stradale, pel raddoppiamento od aggiunta di binari e piani caricatori, impianto ed ampliamento di stazioni ed officine, applicazione di apparecchi di sicurezza e di segnalamento lungo le linee e nelle stazioni, ed in genere per tutte le costruzioni nuove da farsi sulle linee esercitate dalla Società compresi i fabbricati o le chiusure di primo impianto, nonchè all'aumento ed alle sostituzioni per cambiamento di tipo di meccanismi fissi pel servizio delle stazioni e di attrezzi ed utensili per le officine, alla costruzione di nuove linee telegrafiche, ed all'aggiunta di nuovi fili sulle linee esistenti.

Con questa Cassa si provvederà pure alle spese straordinarie pel rifacimento in acciaio dei binari tuttora in ferro, nonchè all'aumento del materiale rotabile e d'esercizio, ed a quei miglioramenti di esso che ne aumentino il valore.

Questi gli obblighi della Cassa, che si riassumono nel compito di provvedere a tutto quanto è reso necessario dallo sviluppo del traffico.

L'ammontare però sia dell'aumento della dotazione del materiale rotabile, che dell'aumento del valore di esso, verrà posto a debito della Società, in vista del fatto che alla fine del contratto come si è visto al § 3.°, lo Stato dovrà riacquistare tutto il materiale rotabile esistente.

Alla costituzione dei fondi per la Cassa sopra accennata venne provveduto, fissando anzitutto un versamento nella misura del 15 p. °/₀ sull'aumento dei prodotti lordi del traffico, oltre il prodotto iniziale. Di più furono assegnati alla medesima il ricavato dalla vendita dei materiali fuori d'uso, nonchè una quota sul saldo dei noli del materiale rotabile.

In tal modo dai calcoli fatti si assicurò il regolare servizio dell'interesse e delle somme capitali occorrenti per gli aumenti di impianti e di materiale mobile richiesti dall'aumento del traffico, somme da ottenersi mediante l'emissione di obbligazioni da porsi a debito della Cassa stessa. E nel fissare la percentuale suddetta si tenne conto del fatto generalmente ammesso che una unità di valore in aumento del prodotto lordo, importa un aumento triplo nella spesa. Vale a dire che quando il prodotto lordo aumenti di un milione, occorrono, per l'acquito di nuovo materiale, per ampliamento di stazioni, per le opere di ingrandimento, per il personale, ecc., circa 3 milioni di spese per mantenere buono il servizio che viene aggravato dall'aumento del traffico. E se un malaugurato concorso di circostanze avesse da arrestare l'aumento del traffico, la Cassa cesserà pure di incontrare nuovi debiti, poichè questi sono esclusivamente fatti per provvedere ad aumenti di traffico, già fermamente acquisiti.

La gestione dei *fondi di riserva* anzidetti e della *cassa per gli aumenti patrimoniali*, venne affidata sotto la vigilanza del Governo, alla Società che ha tutta la responsabilità per i capitali, per i titoli di credito e per tutti i materiali e le provviste da essa amministrati per conto dei fondi e della Cassa di cui sopra, secondo norme speciali stabilite con un regolamento approvato dal Governo.

Le scritture relative ai *fondi di riserva* ed alla *Cassa per gli aumenti patrimoniali*, formeranno oggetto di una Contabilità distinta.

In caso di insufficienza di un fondo, possono a questo farsi anticipazioni dagli altri.

Le rimanenze attive e passive della Cassa e dei fondi saranno alla fine del contratto a vantaggio od a carico dello Stato.

§ 8.°

Modo d'esercizio. — Conservazione del Materiale.

Venne fatto obbligo alla Società di provvedere a che l' esercizio in generale della rete avesse luogo nel modo più soddisfacente, curando tutti i suoi particolari ed introducendo quelle innovazioni e quei miglioramenti che fossero richiesti dalle speciali condizioni del paese o consigliati dalla esperienza sulle strade ferrate tanto Nazionali quanto Estere.

Uno dei principali fattori di un regolare ed economico esercizio di strada ferrata, è il materiale mobile tenuto in buone condizioni e studiato per modo da corrispondere continuamente alle esigenze del paese ed a quelle del commercio; ond'è che nelle Convenzioni non si tralasciò di fare obbligo alla Società di mantenere sempre in buono stato di conservazione il materiale rotabile e d' esercizio.

D'altronde sono i continui progressi nella costruzione del materiale mobile che valgono, può dirsi, a far migliorare sempre più il servizio del materiale fisso e della strada, giacchè obbligano ad aumentare la stabilità delle linee, ad accrescere la resistenza delle rotaie, onde ricevere con pari sicurezza treni più pesanti, trascinati con maggiore velocità, ad aumentare la stabilità dei ponti, ad accrescere il diametro delle piattaforme, ad allungare le distanze fra gli scambi, ed a studiare questi per modo che possano transitarvi con tutta sicurezza treni a grande velocità.

Il materiale mobile che si aveva nei primordi del servizio ferroviario, ha dovuto subire man mano mutazioni nell' insieme e nelle parti senza

le quali sarebbe oggidì intieramente disadatto alle nuove esigenze del traffico.

La velocità normale delle locomotive, che venticinque anni or sono era compresa fra i 45 e 50 chilometri all' ora, varia oggidi dai 65 ai 75 e raggiunge financo gli 80 e 90 chilometri.

Le difficoltà dei passi alpini, le ristrette curve, le maggiori velocità, l' accrescimento dei pesi nei treni, obbligano ogni giorno a modificare il materiale tutto, secondo le nuove esigenze, nè sarebbe possibile ricordare anche solo per sommi capi, le migliorie apportate nella velocità, potenza, ampiezza, comodità, e stabilità dei trasporti ferroviari.

La regolarità del servizio non sarebbe peraltro garantita, quando il materiale, oltre ad essere mantenuto in buono stato, non fosse anche in quantità adeguata ai bisogni. Ond'è che venne stabilito dovere il materiale medesimo essere sempre per quantità e qualità proporzionato ai bisogni del traffico, e queste condizioni venne stabilito che non s'intenderanno soddisfatte, quando il materiale stesso debba superare annualmente i limiti seguenti di percorrenze medie:

26,000	chilometri	per ogni locomotiva,
35,000	»	per le carrozze ed i carri a bagaglio,
15,000	»	per i carri da merce d'ogni genere.

§ 9.°

Provviste del materiale fisso e mobile.

L'industria Nazionale, che dopo l'unificazione del Paese, ha potuto a poco a poco svolgersi e prosperare, è giunta a potersi misurare nella lotta della concorrenza straniera, anche in quanto riguarda la costruzione del materiale ferroviario.

Abbiamo oramai in Italia importanti stabilimenti che sono in grado di fornire quasi intieramente quanto può occorrere alle nostre ferrovie;

solo per alcune parti, tanto del materiale fisso della via, come del materiale rotabile, si deve ricorrere all' Estero.

Il materiale fisso della via, si può dividere in due parti distinte; l' una riguarda l'armamento, l' altro gli apparecchi ed i congegni delle stazioni.

Della prima parte si provvedono all'Estero i cuori capovolgibili pei deviatoi, formati di un solo pezzo d'acciaio fuso, perchè per ora l' industria Nazionale non può produrli.

In Italia si fabbrica il piccolo materiale d'armamento, e cioè le piastre d'appoggio, le chiavarde per la compressura ed i ramponi d'inchiodamento.

Gli apparecchi e congegni delle Stazioni, consistono principalmente in deviatoi, piattaforme, serbatoi metallici, colonne idrauliche, tubulatura metallica, gru di sollevamento, pesi a bilico, segnali a disco, sagome di carico. Negli stabilimenti Nazionali si costruiscono i deviatoi, adoperando le rotaie ed i cuori provenienti dall'estero, si fabbricano le altre grosse ferramenta e gli accessori per i deviatoi, ed in generale tutti gli altri apparecchi e congegni delle Stazioni ora nominati.

Per quanto riguarda il materiale mobile, da noi si fabbricano tanto le locomotive, quanto le vetture ed i carri merci, facendo però venire dall'Estero i ferri laminati, le lamiere di rame, l'acciaio per molle, gli assi, i cerchioni, i paracolpi, i tubi d'ottone delle caldaie e talvolta gli oggetti di robinetteria.

Come si vede, i nostri stabilimenti, per quanto abbiano già fatto notevoli progressi, non possono ancora sostenere in tutto vittoriosamente la concorrenza estera, e ciò dipende principalmente da insufficienza di mezzi coi quali soddisfare puntualmente a tutte le commissioni che potrebbero essere date, e dal fatto che le ordinazioni non potrebbero essere compiute con quell'esattezza che solo può aversi da stabilimenti forniti di tutti i meccanismi a tal uopo richiesti.

Per l'esecuzione di grandi lavori di costruzione, sono necessari impianti grandiosi e sicurezza di lavoro continuato.

Le nostre officine non avendo sicurezza di questo continuo lavoro, non possono completare la loro dote di macchine e non possono quindi produrre i materiali che abbiamo accennati, al prezzo degli stabilimenti esteri, i quali invece hanno una clientela già assicurata ed il vantaggio di trovarsi in paesi in cui vi è maggior agio di procurarsi la materia prima.

Se però, pel momento, non in tutti i lavori meccanici che si fanno in Italia, si può vincere l'industria straniera, devesi ritenere per certo, che vanno da noi ogni dì più completandosi e perfezionandosi gli stabilimenti industriali e che essi si trovano già in grado di fornire ottimo materiale ferroviario.

In Italia manca il combustibile, ma non mancano la mano d'opera e l'intelligenza; cosicchè se non sarebbe possibile sostenere la concorrenza estera nella fabbricazione delle ruotaie, ruote, ecc. è certo però che gli stabilimenti Nazionali possono avere il sopravvento in quei lavori, in cui la mano d'opera entri per una gran parte, come nella costruzione delle caldaie, dei ponti, degli apparecchi fissi per le Stazioni, — essendochè questa mano d'opera costerà meno in Italia, per l'abbondanza delle cose necessarie alla vita, che non altrove. Lo stesso dicasi della provvista di piattaforme, segnali, ecc. E questa osservazione si può fare maggiormente per quelle opere per le quali si abbia tutto od in parte il materiale in paese.

In Italia si potrà avere, per esempio, un sicuro vantaggio sugli stabilimenti esteri, nella costruzione dei carri e delle carrozze, per le quali si possono avere in paese eccellenti legnami, stoffe, e l'occorrente piccola ferramenta.

Ma affinchè gli stabilimenti Nazionali possano sostenere la concorrenza estera, è necessario che essi vengano ingranditi, perfezionati e provvisti dei mezzi necessari.

Certamente non si potrà giungere tutto ad un tratto a questi miglioramenti senza l'appoggio del consumatore, ed il Governo, tenendo conto di tutte queste considerazioni, fece formale obbligo alla Società, di preferire, a parità di condizioni, nelle provviste del materiale tanto fisso che mobile, l'industria Nazionale.

§ 10.°

Adattamento del materiale rotabile pei trasporti militari. Disposizioni relative all'esercizio ferroviario in tempo di guerra.

Il Governo si riservò la facoltà di richiedere, mediante rimborso della spesa necessaria, che un certo numero di carri merci, di carri per cavalli e bestiame siano modificati in modo da servire anche al trasporto delle truppe e del materiale da guerra, secondo le determinazioni dell'amministrazione militare.

Il nuovo materiale mobile che si acquisterà, dovrà essere atto, secondo le prescrizioni del Governo, ai trasporti militari; e così le carrozze a corridoio longitudinale dovranno essere costruite in modo da potersi adattare al trasporto dei malati e dei feriti, e nella costruzione di nuovi carri merci, si dovranno introdurre quelle modificazioni, le quali essendo conciliabili col loro ordinario servizio, possano agevolare il caricamento e lo scarimento dei cannoni e degli altri attrezzi da guerra.

Al § 1.° è stato accennato quanta importanza sia giustamente attribuita alle ferrovie sotto l'aspetto militare, ed il Governo volle quindi riservarsi alcune facoltà speciali, data l'eventualità d'una guerra.

E così fu stabilito, che quando occorresse al Governo di effettuare grandi trasporti di truppe, sia per la preparazione che in tempo di guerra, egli avrà il diritto di prescrivere le norme di servizio che avesse salvo creduto opportune, tanto per i trasporti militari che per il pubblico, naturalmente i dovuti compensi.

§ 11.°

Riserve di Combustibile.

Fu fatto obbligo alla Società di avere, in ogni tempo, nei suoi magazzini una quantità di combustibile sufficiente per quattro mesi al servizio della trazione dei treni e delle officine, con facoltà al Governo di accertarsi che tale condizione sia rispettata, mediante apposite visite di agenti all'uopo delegati.

Tale quantità, a richiesta del Governo, dovrà essere aumentata fino a bastare al consumo di sei mesi, quando per circostanze eccezionali si prevedessero incagli o ritardi negli approvvigionamenti.

Infine quando il Governo stimasse ordinare provviste superiori al consumo per sei mesi, la Società sarà in obbligo di eseguirle, salvo eventuali compensi che le fossero dovuti.

§ 12.°

Orari. — Quantitativo dei treni pel servizio delle linee. Distinzione dei treni a seconda del servizio che debbono prestare.

La formazione degli orari costituisce una parte importante e delicata, perchè se i treni sono insufficienti per numero o per velocità, riescono inadeguati al servizio del pubblico e di ostacolo al servizio del traffico, e se eccessivi diventano cagione di spese e di perdite ingiustificate. Il Governo volle quindi anche in questa parte riservarsi una non secondaria ingerenza, e così fu stabilito che gli orari dei treni viaggiatori, dei treni misti e dei treni merci con viaggiatori, nonchè la classificazione dei treni stessi, saranno determinati dal Ministero dei Lavori Pubblici, sentite le proposte e le osservazioni della Società.

I treni facoltativi e quelli straordinari per trasporti militari, saranno stabiliti dal Ministero della Guerra, d'accordo colla Società.

Gli orari dei treni merci saranno invece determinati solamente dalla Società a seconda delle esigenze del traffico.

Il Governo potrà poi, in casi speciali e per servizi speciali, richiedere che a qualche treno merci siano aggiunte carrozze per treni viaggiatori.

Il numero dei treni che debbono percorrere le linee, fu stabilito dover essere di due coppie (1) almeno di treni giornalieri, finchè il prodotto sia inferiore alle lire 6000 per chilometro.

---

(1) *Per coppia di treni* s'intendono i due treni destinati a fare uno il servizio da un punto A a un punto B e l'altro il servizio inverso da B ad A.

Raggiunta questa cifra, il Governo potrà ordinare una terza coppia, e quando il prodotto dei viaggiatori od altri trasporti a grande velocità abbia raggiunto le lire 9000, il Governo avrà il diritto di ordinare una quarta coppia di treni.

Se per l'apertura di nuove linee o di nuovi tronchi di linea, seguisse una deviazione del traffico, e quindi il prodotto chilometrico annuale della linea o del tronco di linea ottenuto col trasporto dei viaggiatori o con altri trasporti a grande velocità, diminuisse di lire 3000, in confronto dell'anno precedente a quello in cui sarà aperta all'esercizio la linea concorrente, il numero dei treni viaggiatori o misti potrà essere diminuito di una coppia di treni, cioè d'un treno di andata e di uno di ritorno.

Però sulle linee già in esercizio al principio dell'appalto, e per quelle che entrassero in seguito a far parte della rete principale, il numero dei treni viaggiatori o misti non potrà mai essere ridotto a meno di tre coppie giornaliere.

Devesi peraltro avere presente, che è nell'istesso interesse di chi esercita una ferrovia, di aumentare, col crescere dei bisogni del traffico, il numero dei treni, senza che sia a ciò indotto dagli obblighi contrattuali.

Nella maggior parte dei casi si è anzi col migliorare il servizio delle linee che se ne aumentano i prodotti, essendo il traffico attirato alle medesime, da quei miglioramenti, per la cui mancanza sarebbe invece indotto a seguire altre correnti diverse dalla ferrovia.

Gli orari dei treni pel trasporto dei viaggiatori debbono riuscire a soddisfare alle esigenze delle diverse specie di movimento che si verificano in un paese, le quali possono complessivamente ridursi così:

Movimento nazionale (grandi percorsi).
Movimento regionale (percorsi medi).
Movimento locale (brevi percorsi).

Queste tre specie di movimento hanno esigenze diverse in relazione alla differente indole loro.

Il *movimento nazionale* è quello che si verifica fra grandi distanze e

ad esso si provvede *coi treni diretti*, i quali, alle *stazioni di frontiera*, sono posti in coincidenza coi treni delle ferrovie estere, rendendo così possibile un'altra specie di movimento, quello internazionale.

Il movimento nazionale e quello internazionale non sono generalmente molto significanti, e non richiedono quindi un gran numero di treni. Essi hanno invece forti esigenze, in quanto concerne la velocità e la comodità del materiale.

Quindi vediamo che ai treni che disimpegnano tale movimento, viene assegnata la maggior possibile celerità; sono composti di materiale più scelto, hanno vetture a letto, sono accuratamente riscaldati nella stagione invernale ed illuminati il meglio possibile. Gli è che bisogna anche tener conto della circostanza, che essendo tali treni utilizzati generalmente da una classe di persone per lo più distinta, occorre anche porre il mezzo di trasporto in relazione alle abitudini della classe stessa.

Quanto al *movimento regionale*, la parola stessa ci dice che è quello che si manifesta fra i centri minori ed il centro maggiore di una Regione o di una Provincia, ed è promosso dagli strettissimi rapporti che, nella vita economica e politica, legano detti centri fra loro. Esso ha luogo per lo più o per affari da trattarsi nelle ore dette d'ufficio (dalle 9 ant. alle 5 pom.) o per mercati che si tengono di buon'ora; e da ciò l'assoluta necessità da parte dell'esercente di una ferrovia, di offrire le partenze nelle ore più comode, ed i ritorni nelle ore della sera. A questo movimento, che rappresenta una delle parti più importanti, nel traffico di una ferrovia, si provvede in parte coi treni diretti, ma più di tutto cogli accelerati e coi treni omnibus. Non è mestieri osservare come pel movimento medesimo, occorrano treni in maggior numero che non pel movimento nazionale.

Il movimento locale poi si manifesta fra brevi distanze e quindi ha esigenze insignificanti, quanto a velocità, ma ne ha di forti quanto al numero delle corse.

In circostanze ordinarie si provvede al movimento locale con un servizio normale e costante di treni omnibus od anche di *treni economici* che sono detti appunto *locali*. Ma in occasione di feste, fiere, ecc., nelle

quali il contado accorre alla città, si rendono necessarie delle corse speciali a sussidio di quelle normali.

In questo movimento locale si verifica il fatto, che se ad esso non si provvede con un servizio completo per numero di corse e comodità di orarî, esso diminuisce in modo sensibilissimo od anche sparisce del tutto, abbandonando la ferrovia e prendendo la corrente delle vie ordinarie.

A comprovare tale asserto, basterà citare il fatto, che le cessate ferrovie dell'Alta Italia, mentre facevano sulla linea Novara-Gozzano il servizio con due coppie di treni, perdevano annualmente 5000 lire; — appena fu aggiunta una terza coppia, e quindi meglio sistemato l' orario di questa linea, i proventi salirono così da dare invece un beneficio di 37,000 lire.

A seconda del diverso servizio che i treni debbono prestare, furono date ai medesimi diverse denominazioni, e così si hanno le seguenti categorie:

treni diretti;
» **accelerati;**
» **omnibus;**
» **misti per viaggiatori e merci;**
» **merci con servizio straordinario di viaggiatori;**
» **merci;**
» **facoltativi;**
» **militari;**
» **speciali.**

Treni diretti. — Abbiamo già visto più sopra, il servizio cui questi treni sono destinati, — ed in riguardo a tale servizio aggiungeremo che in essi sono escluse, tranne rarissime eccezioni, le vetture di 3.ª classe e talvolta financo quelle di 2.ª, rimanendo in questi casi composti di sole vetture di prima. — Ai medesimi viene assegnato la maggiore possibile celerità (dai 55 ai 70 chilometri all'ora) e non disimpegnano di regola trasporti di mercanzie.

Questi treni, avendo per obbiettivo principale il servizio fra grandi

distanze, non effettuano che brevi fermate nelle Stazioni dei centri principali posti sul loro percorso.

Attualmente le due grandi Reti ferroviarie Italiane esperimentano un servizio di treni detti **direttissimi.** Servendo essi *eselusivamente* per abbreviare la durata del viaggio fra grandi centri, hanno un minor numero di fermate dei *diretti* ed una velocità maggiore.

Treni accelerati. — Hanno una celerità più ridotta dei diretti e cioè di circa 55 chilometri all'ora; non fanno servizio ordinario per le merci, ma nell'intento di agevolare quanto più è possibile i trasporti di derrate alimentari, di prodotti orticoli, e di materie di natura facilmente deperibile, possono i trasporti stessi, sotto determinate condizioni, aver luogo con tali treni; hanno fermate in pressochè tutte le Stazioni della linea che percorrono. — Con essi si provvede principalmente al movimento regionale, nel quale la durata del viaggio ha una importanza non lieve, giacchè è evidente il vantaggio per il pubblico di potere in un solo giorno compiere il viaggio di andata e quello di ritorno.

Treni omnibus. — Questa categoria di treni è destinata a servire il *movimento locale* e ad effettuare altresì il trasporto delle merci a grande velocità. — La loro velocità media è di 40 a 45 chilometri all' ora. Essi fanno servizio per tutte indistintamente le Stazioni della linea che percorrono, e la loro maggiore o minore fermata nelle medesime è regolata a seconda dell' importanza di queste, e delle condizioni locali.

Treni misti per viaggiatori e merci. — La loro velocità è in media fra i 35 e i 40 chilometri, essi si effettuano in generale sulle linee secondarie non servite da appositi convogli merci.

Treni merci con servizio straordinario per viaggiatori. — Avviene talvolta che per facilitare maggiormente le relazioni fra due paesi vicini i quali non offrirebbero tale movimento di viaggiatori da consigliare l' istituzione di un apposito treno omnibus, si aggiungano a qualche treno merci, il cui orario si presti opportunamente, una o due vetture passeggieri, le quali vengono mantenute se il movimento continua, o tolte

quando il movimento cessa. In questi casi abbiamo appunto *i treni merci con servizio straordinario per viaggiatori.*

Treni merci. — La loro stessa denominazione indica il servizio cui sono destinati: essi hanno una velocità che varia fra i 25 e i 35 chilometri all'ora.

Treni facoltativi e treni militari. — Su alcune linee si verifica di frequente che i treni destinati al traffico ordinario, più non bastino, in certi giorni, a soddisfare a tutte le esigenze dei trasporti, — ed avviene altresì che necessitando provvedere ad ingenti trasporti militari, l'Amministrazione ferroviaria debba destinarvi intieri ed appositi treni. — Nel primo caso si effettuano treni di sussidio che sono detti *facoltativi,* perchè il Capo Stazione è in facoltà di provvedere alla loro attuazione quando giudichi ciò necessario. — Nel secondo caso abbiamo i *treni militari.* — Ma la necessità di detti treni, quantunque non costituisca un fatto costante, pure può essere preveduta, e così per evitare gli imbarazzi che deriverebbero dal dover stabilire al momento l'orario dei treni stessi, — fin da quando si procede alla compilazione degli orari pei treni ordinari, viene predisposto, per ciascuna linea, anche quello dei treni *facoltativi e militari,* di maniera che presentandosi la necessità di effettuarli, tutto trovasi già regolato perfettamente.

La loro velocità è in media di chilometri 30 all'ora.

Treni speciali. — Quando i treni facoltativi od i militari non possono prestarsi all'esigenze di un determinato trasporto il quale richiede orario e velocità appropriati alle eccezionalità del caso, — allora si effettuano i *treni speciali,* pei quali tutte le particolari disposizioni che li riguardano, vengono prese di volta in volta.

La Società non è in facoltà di sopprimere alcuna Stazione o fermata di treni aperta all'esercizio, nè variare o restringere i servizî delle merci in esse stabiliti, — ed occorrerà quindi per ciò fare, che intervenga sempre l'autorizzazione del Governo.

§ 13.°

Tariffe pei trasporti ferroviari.

Considerazioni generali. — Le tariffe pei trasporti sulla ferrovia, formano, non è mestieri il dirlo, — l'unica base economica di un' impresa di esercizio ferroviario. Nè ad alcuno può sfuggire l'importanza tutta speciale di questa parte essenzialissima dei contratti ferroviari, inquantochè gli interessi commerciali ed industriali del paese sono fortemente collegati colle disposizioni che regolano i trasporti.

Le tariffe ferroviarie hanno ormai assunto una funzione di singolare importanza in tutta l'economia di un paese, quella cioè di riuscire, a seconda del modo di determinarle, a favorire potentemente le industrie od a danneggiarle in modo non lieve, avvegnachè possono considerarsi anche come un complemento alle tariffe doganali.

Il Governo perciò nello stabilire le basi dei contratti d'esercizio, non tralasciò di contornare questa parte importantissima di dette stipulazioni, — di tutte quelle cautele e disposizioni che fossero di garanzia all' industria ed al commercio nazionale.

Il modo di trasportare le merci, rimasto stazionario per secoli, ebbe per mezzo della ferrovia uno sviluppo rapido e meraviglioso.

La ferrovia ha reso possibile che prodotti d'ogni regione, i quali erano in passato localizzati laddove ne avveniva la produzione, raggiungano oggi i mercati più lontani: ma condizione fondamentale all'incremento di questi scambi è una giusta ed appropriata valutazione del prezzo del trasporto, il quale può ben dirsi abbia trasformato le basi sulle quali riposavano in passato i principî dell'economia.

Formazione delle tariffe. — Nella determinazione delle tariffe pei trasporti sulle strade ferrate, si ha sempre in mira di riuscire ad ottenere che esse abbiano:

1.° A rimunerare le spese d'esercizio propriamente dette;

2.° A rimunerare ed ammortizzare l'ingente capitale occorso nella costruzione e nell'impianto delle reti ferroviarie.

Il contratto di trasporto ha la forma di un vero e proprio contratto

bilaterale che si stipula fra chi eseguisce il trasporto e chi viene trasportato, oppure consegna la merce da trasportarsi. — È evidente per altro, che questo contratto ha caratteri diversi se si tratta di strade ferrate anzichè di un vettore qualunque. Infatti il mare, i fiumi, i canali appartengono a tutti: l'uso delle strade ordinarie costruite dai Comuni, dalle Provincie e dal Governo è concesso gratuitamente a tutti. Le ferrovie invece, che richiesero ingentissime spese di costruzione, e sono proprietà dello Stato o di pochi, — non possono essere usufruite da chiunque; cosicchè mentre per i trasporti ordinari può bastare il pagamento, da chi si fa trasportare, delle spese di trasporto propriamente dette, — pei trasporti sulle ferrovie invece occorre, che nella determinazione dei prezzi relativi, sia tenuto conto anche delle spese di primo impianto. Ma non soltanto devesi aver riguardo al compenso da assicurarsi al lavoro ed al capitale impiegato nell'impresa ferroviaria, ma eziandio alle esigenze dell'economia nazionale; e da questo concetto deriva la facoltà che, come vedremo più innanzi, lo Stato si volle riservata di poter modificare le tariffe ferroviarie tutte le volte che ciò può tornare utile al nostro commercio nei suoi rapporti interni e coi mercati stranieri, o fosse imposto da eccezionali circostanze.

Il valore e la natura della merce che si trasporta, sono inoltre essi pure elementi che hanno influenza sulla determinazione delle tariffe.

Ma vi sono dei trasporti, i quali debbono farsi in condizioni da non cuoprire neppure le sole spese d'esercizio, — e quantunque questi possano a prima vista essere reputati passivi all'impresa, — in sostanza essi sono invece fruttiferi.

A questo proposito può citarsi il caso dei recipienti vuoti di ritorno per i quali può convenire di stabilire una tariffa anche inferiore al prezzo effettivo del trasporto, onde incoraggiare lo sviluppo dello scambio di una data merce che altrimenti non si verificherebbe. — Così pure, quando in una data linea si riscontri un forte movimento di carri vuoti di ritorno, è ovvio che potendoli caricare d'una merce il cui trasporto sia pur fatto con una tariffa bassissima, — apporterà un vantaggio all'impresa.

Altro elemento di cui si tiene conto nella formazione delle tariffe, è quello della concorrenza che possono fare alla ferrovia gli altri mezzi di trasporto, come la navigazione fluviale e marittima, i tramways e le strade ordinarie.

Ed è perciò che una ben ordinata amministrazione, preoccupandosi della diminuzione di traffico che può derivare sulle proprie linee da siffatta concorrenza, — tende a mantenere le tariffe miti abbastanza per lottare cogli altri mezzi di trasporto, i quali d'ordinario consentono dei prezzi molto ribassati, spese accessorie di minore importanza, e non esigono tante formalità quante sono invece necessarie pei trasporti ferroviari.

Si vede da tutto ciò quante difficoltà s'incontrano nella determinazione delle tariffe e come sia necessario avere perfetta conoscenza delle quantità e del valore dei prodotti delle singole regioni; come occorra conoscere quali sono i centri principali di consumo, quali le distanze di questi centri dai luoghi di produzione onde stabilire tariffe che permettano ai diversi prodotti di raggiungere i mercati anche lontani, con una spesa di trasporto tale che aggiunta al valore che essa ha sul luogo di produzione, dia un costo conveniente, ed in guisa che, con vantaggio generale, i prodotti delle differenti regioni, possano, su tutti i mercati, farsi leale e fruttifera concorrenza.

Taluno sostiene l'opportunità di avere una tariffa unica, con che si otterrebbe una grande semplificazione, in una materia la quale invece si presenta complicata e di non facile comprensione anche per coloro stessi che debbono ogni giorno effettuare spedizioni.

Ma per poco che si fermi l'attenzione su tale teoria, si riconoscerà come in pratica essa non sia accettabile. Infatti le Amministrazioni delle strade ferrate, per determinate categorie di merci possono fare speciale riduzione, mentre ciò non sarebbe consigliabile per altre categorie. Alcune merci di poco valore non comportando che miti tasse di trasporto debbono di conseguenza essere trasportate con un provento che uguagli le spese effettive di trasporto o che di poco le superi, — mentre altre merci di maggior valore, potendo, senza danno, sopportare tasse più elevate, possono compensare i trasporti poco rimuneratori delle prime.

Di più, conviene tener conto di circostanze immensamente variabili che obbligano a stabilire tariffe locali, come ad esempio: l' entità dei trasporti sopra una data linea, la concorrenza di altri mezzi di trasporto che può verificarsi in un luogo e mancare in un' altro; e da tutto ciò si vede, come se la molteplicità delle tariffe può dar luogo ad una certa complicazione, compensa peraltro, e ben largamente, questo inconveniente coi vantaggi che ne derivano al commercio dal fatto, che per tale molteplicità, si rendono possibili numerosi trasporti e scambi di prodotti che non avrebbero luogo qualora si dovessero tassare tutte le merci con una sola o con poche tariffe. In tal caso sarebbe naturalmente necessario adottare prezzi aventi basi medie, che riuscirebbero bensì miti per alcune merci, ma sarebbero troppo elevate per molte altre i cui trasporti verrebbero così resi impossibili.

Determinazione delle basi delle tariffe. — I trasporti sulla ferrovia venendo fatti in condizioni diverse a seconda che trattisi di viaggiatori o di mercanzie, — anche le singole tariffe hanno di necessità basi diverse.

Così, pei trasporti dei viaggiatori si hanno basi differenti a seconda che trattisi di trasporti in I, II o III classe od in treni diretti od in treni omnibus; e per le mercanzie le basi cambiano pure, quando trattasi di trasportarle a grande od a piccola velocità.

E la ragione di ciò è così evidente che non vale il conto di spendere parole a dimostrarla.

Nella formazione delle tariffe, vengono innanzi tutto determinate delle *basi generali*, le quali in sostanza non sono altro che le *tariffe generali*. Queste si applicano a tutti quei trasporti pei quali non concorrono particolari circostanze a consigliare e determinare una modificazione alle medesime.

Viaggiatori, bagagli e cani. — Le basi generali della tariffa pel trasporto dei viaggiatori sulla rete Mediterranea vennero determinate nella misura seguente:

Treni diretti	1.ª classe L. 0.1243		per ogni viaggiatore e per ogni chilometro.
	2.ª » » 0.0871		
	3.ª » » 0.0565		
Treni omnibus e misti .	1.ª classe L. 0.1130		per ogni viaggiatore e per ogni chilometro.
	2.ª » » 0.0791		
	3.ª » » 0.0509		

Pei viaggi di andata e ritorno però, fra stazioni determinate e nel raggio di 150 chilometri, venne stabilita una riduzione dal 20 fino al 35 p. °/₀ sui prezzi sopraindicati, a seconda delle distanze.

Così pure pei viaggi circolari venne fissata una riduzione dal 20 al 35 p. °/₀ sui prezzi medesimi a seconda delle distanze: si ammisero inoltre *abbonamenti* pei viaggi su linee da designare previamente dal richiedente, determinandone il prezzo a seconda della durata dell' abbonamento e della sua maggiore o minore estensione chilometrica.

La base della tariffa generale pei bagagli fu fissata in L. 0.452 per ogni tonnellata e chilometro, avvertendo che furono ammessi, sotto la denominazione di bagaglio, quei soli effetti che, per uso proprio del viaggiatore e della sua famiglia, ordinariamente si trasportano in bauli, valigie, sacchi da viaggio, cappelliere, cassettoni, scatole e simili.

Pei cani la base della tariffa generale fu fissata in L. 0.0226 per ogni cane e chilometro col prezzo minimo di L. 0.70 per ogni spedizione.

Merci a grande velocità. — Pei trasporti a grande velocità furono adottate le seguenti basi:

Messaggerie e merci, oggetti d'arte e di collezione, merletti e pizzi. — L. 0.452 per tonnellata e per chilometro col prezzo minimo di L. 0.70 per spedizione.

Bozzoli. — L. 0.565 per tonnellata e per chilometro col diritto fisso, per scarico e carico e spesa di stazione, di L. 2.26 per tonnellata, ed un prezzo minimo di L. 0.70 per spedizione.

Numerario, carte valori ed oggetti preziosi. — L. 0.0017 per ogni chilometro e per ogni 500 lire o frazione, con un prezzo minimo di L. 0.70 per spedizione.

Non tutte le merci furono ammesse al trasporto a grande velocità, e così ne furono escluse quelle infiammabili od esplodenti, — quelle che richiedono l'uso dei vagoni congiunti, come lunghe travi, lunghe ferramenta, ecc., quelle troppo pesanti e troppo voluminose, e quelle caricate alla rinfusa senza imballaggio, tranne il caso di partite di merci a vagone completo.

Merci a piccola velocità. — Per la determinazione delle tariffe a piccola velocità, tutte le materie trasportabili vennero distinte in varie classi; e dal fascicolo contenente le *tariffe e condizioni dei trasporti* approvate colla Legge stessa che approvava le convenzioni di cui ci occupiamo, si rileva appunto che dette materie trasportabili, le quali vennero riassunte in apposita nomenclatura, sono distinte in otto classi. Applicando a ciascuna classe la propria base di trasporto, si vennero a stabilire *le tariffe generali pei trasporti a piccola velocità* che si riassumono come appresso.

	DISTINZIONE IN CLASSI							
	1	2	3	4	5	6	7	8
Per tonnellata e per chilometro.....	0.1632	0.1428	0.1224	0.1020	0.0816	0.0714	0.0612	0.0510
Diritto fisso per tonnellata	2.040	2.040	2.040	2.040	2.040	1.224	1.224	1.224

Anche dal trasporto a piccola velocità, alcune categorie di merci sono escluse come, gli oggetti preziosi, i bozzoli vivi, il numerario, le ceneri mortuarie e le parti di cadaveri, le merci soggette a rapido deperimento, la nitro glicerina, i picrati, la fulminotina e le altre sostanze che si accendono spontaneamente o per semplice sfregamento, nonchè gli oggetti di dimensioni superiori al limite della sagoma prescritta.

Le basi di *tariffe generali* sopraccennate ebbero per altro a subire, per alcune speciali categorie di trasporti a grande e piccola velocità, delle

variazioni, dovendo i trasporti medesimi effettuarsi sotto condizioni e norme particolari. — Così per i bozzoli morti, veicoli, (carrozze, vetture e furgoni) feretri, ceneri mortuarie e parti di cadaveri, e per il bestiame, si determinarono tariffe generali apposite.

Tariffe speciali. — Più sopra si è accennato, come nella pratica siasi riconosciuto, che l'applicazione pura e semplice delle *tariffe generali*, in molti casi impedirebbe il trasporto di una grande quantità di merci, ond' è che in alcune circostanze conviene abbassarle maggiormente.

Da ciò la necessità di stabilire *tariffe speciali*, in base alle quali si eseguisce presentemente il maggior numero di trasporti.

Le tariffe generali soddisfano a bisogni isolati, che presi partitamente, non sono molto interessanti, perciò restano pressochè invariabili. Fissate una volta, vigono per molti anni e non vengono modificate che a lunghi intervalli od in seguito a cause di molta importanza; come ad esempio per l'apertura di nuove linee che abbiano a modificare la struttura della rete.

Le tariffe speciali invece, sono maggiormente utilizzate dall'industria; rappresentano la grande massa di trasporti, e può dirsi che non passa giorno senza che dalle industrie e dal commercio non ne venga richiesta qualcuna.

Fanno parte delle tariffe speciali, le *tariffe locali*, nonchè le *tariffe differenziali*.

Le prime si applicano solamente per una data categoria di merci sopra un determinato percorso allo scopo di sviluppare sul medesimo il traffico della corrispondente merce.

Le *tariffe differenziali* sono quelle che variano in ragione della lunghezza del percorso: esse hanno cioè una base tanto più ridotta, quanto maggiore è il percorso della merce.

Con tali tariffe si favorisce il trasporto di quelle merci, che per la grande distanza fra i luoghi di produzione e quelli di consumo, non potrebbero altrimenti verificarsi, — si rende possibile una certa perequazione di prezzi sopra i mercati, di tutte le merci di uguale natura provenienti da varie località, ed infine s' incoraggiano i trasporti a

grandi distanze che sono quelli i quali interessano maggiormente le strade ferrate aiutando nel tempo stesso la produzione e l'esportazione.

Su concetti analoghi sono basate le altre *tariffe speciali di transito, di ritorno, di concorrenza, internazionali, ecc., ecc.*

§ 14.°

Modificazioni alle tariffe.

Le tariffe e le relative condizioni fondamentali d'applicarsi ai trasporti sulle linee esercitate dalla Società, furono, come si è accennato poc'anzi, fissate in apposito fascicolo facente parte integrante dei contratti d'esercizio: esse quindi, salve le eccezioni di cui all'alinea seguente, non possono essere modificate dalla Società senza l'approvazione del Governo.

Il Governo, nello stabilire le discipline inerenti a questa importantissima parte dei contratti d'esercizio, — si preoccupò anche delle circostanze eccezionali che avrebbero potuto alterare fortemente le condizioni economiche del Paese, e rimase stabilito che in caso di straordinaria carestia o di altra pubblica calamità che avesse per effetto di variare in modo notevole le condizioni economiche normali del Paese, il Governo stesso potrà ordinare una temporanea riduzione di tariffe entro il limite del 50 per $^0/_0$ delle tariffe stabilite, senza che la Società abbia diritto a verun compenso.

Il Governo si riservò inoltre la facoltà (sotto determinate condizioni portanti eventualmente un congruo compenso) di modificare, al disotto dei limiti massimi stabiliti, le tariffe, tanto pei trasporti pel servizio interno e cumulativo, quanto per agevolare l'esportazione dei prodotti nazionali ed i trasporti internazionali.

Anche alla Società venne fatta facoltà di proporre al Governo l'esperimento di quelle modificazioni di tariffe e condizioni di trasporto che

essa giudicasse più convenienti ad aumentare il traffico, — nonchè l' esperimento di nuove tariffe *locali di ritorno, di transito, di concorrenza, ecc.*

Gli esperimenti di cui sopra però, non daranno diritto ad alcun speciale compenso alla Società: dovranno durare almeno un anno, trascorso il quale potranno essere ristabilite le tariffe precedentemente in vigore.

E qualora le modificazioni di tariffe e le nuove tariffe diventino definitive, non potranno essere, in modo alcuno, variate o soppresse senza il consenso del Governo.

Fu pure fatta facoltà alla Società, di organizzare corse di piacere a prezzo ridotto, accordare facilitazioni pei treni ordinari in occasioni di feste, fiere o mercati, ed accordare facilitazioni speciali per determinati trasporti; a condizione però che si accordi un uguale trattamento a tutti i richiedenti che si trovassero in pari condizioni.

§ 15.°

Servizî cumulativi.

L' utilità, o meglio, la necessità dei *servizî cumulativi*, non ha duopo d'essere dimostrata: con essi sono grandemente facilitate le transazioni commerciali, giacchè si pongono in certo qual modo in pronto e diretto contatto le parti contraenti, togliendo le difficoltà e i danni che deriverebbero inevitabilmente da un servizio interrotto.

Apparisce d' altronde abbastanza evidente, l' immenso vantaggio che ritrae il commercio dalla possibilità di relazioni immediate con paesi lontani e dalla facilità di rendere, per mezzo di tali servizî, sempre più attivo lo scambio delle merci.

Lo speditore ha bisogno che tutto il complesso delle reti ferroviarie rappresenti di fronte a lui come un Ente unico, appartenente ad una sola Amministrazione, ed i servizi cumulativi, se non riescono a risolvere completamente questo problema giacchè occorrerebbe a ciò anche l'u-

nificazione dei precetti giuridici e delle discipline che regolano il contratto di trasporto fra le diverse reti ed i diversi Stati, — tuttavia vale a conseguire in buona parte lo scopo.

L'ordinamento di questi servizî si basa sulle particolari condizioni colle quali le Amministrazioni ferroviarie provvedono al reciproco uso del materiale che dalle linee dell'una passa sulle linee dell'altra, — alla determinazione delle stazioni comuni o che devono considerarsi di confine, — al modo con cui deve aver luogo la consegna reciproca delle merci, — alla determinazione della rispettiva responsabilità, — allo scambio dei conti, — alla tacitazione delle eventuali pretese di risarcimento dei mittenti o dei destinatari, — alla riscossione delle tasse per l'intiera percorrenza, — al servizio degli assegni e delle spese che i mittenti fanno eseguire sui trasporti.

In generale, le dette convenzioni regolano in modo uniforme le competenze di nolo per l'uso reciproco del materiale e dispongono che la consegna delle merci in vagone piombato si effettui senza ricognizione al punto di transito, e se in vagone non piombato, libera senz'altro da ogni responsabilità l'Amministrazione cedente, qualora la cessionaria non abbia dato riserve nel tempo debito.

Quanto alla responsabilità per ritardata consegna delle merci, perdite, mancanze ed avarie, e quanto al modo di definire le vertenze a ciò relative, — vige d'ordinario il sistema che nei casi dubbi le indennità siano ripartite a carico delle Amministrazioni interessate in ragione della percorrenza.

Le circostanze che determinano a quale delle Amministrazioni spetti la responsabilità, sono stabilite nelle rispettive Convenzioni o in appositi Regolamenti concretati fra le Amministrazioni medesime.

Per i grandi vantaggi che i servizî cumulativi portano all'industria ed al commercio, non fu tralasciato, nelle Convenzioni, di tenerne speciale menzione, e la Società ebbe obbligo esplicito di porsi in relazione colle Amministrazioni che si congiungono alle linee da esse esercitate, per effettuare appunto un servizio cumulativo, eseguendo cioè, senza rinnovamento di spedizione, i trasporti dall'una all'altra linea dei bagagli, delle merci e del bestiame, sia a grande che a piccola velocità.

La Società fu obbligata eziandio a procurare che questo servizio cumulativo avesse ad effettuarsi anche pei viaggiatori nel maggior numero possibile di stazioni, nonchè colle Compagnie di Navigazione a vapore autorizzate dal Governo.

§ 16.°

Servizio postale.

Si fu solo mercè il largo sviluppo preso dalle ferrovie, che si rese possibile l'organizzazione dei servizî postali rapidi e meravigliosi d'oggidì.

Le ferrovie costituiscono, pertanto, uno dei fattori principali della regolarità di questo importante servizio pubblico, e lo Stato nella stipulazione delle Convenzioni non mancò di tenerne conto, determinando norme speciali in proposito.

Si fece obbligo alla Società di eseguire nei modi, e mediante compensi opportunamente fissati, tutto il servizio postale, in quanto concerne il trasporto sulle linee in esercizio della corrispondenza postale, e cioè lettere ordinarie, raccomandate ed assicurate, dispacci del Governo e tutto quant'altro trovasi compreso per legge nella corrispondenza postale sia essa originaria dall' interno o dall'estero, nonchè il trasporto dei pacchi postali.

Alla Società fu pure fatto obbligo di provvedere affinchè il servizio postale venga eseguito colla maggior regolarità e prontezza, e preferibilmente agli altri trasporti.

Nei treni ordinari dei viaggiatori, diretti, accelerati, omnibus e misti quanto in quelle merci designati dal Governo, dovranno esser posti a disposizione dell'Amministrazione Postale uno o due compartimenti di seconda classe, oppure dovrà essere trasportato un veicolo speciale dell'Amministrazione delle Poste col relativo personale, e ciò a seconda che

l'Amministrazione medesima credesse di effettuare il servizio con messaggeri che prendono posto in detti compartimenti, oppure con Uffici postali ambulanti.

Essa Società, venne inoltre obbligata ad ammettere gratuitamente nelle vetture di qualsivoglia classe a scelta del Governo, i funzionari dell'Amministrazione delle Poste incaricati d'ispezioni e visite speciali relative al servizio postale sulle ferrovie.

Alla Società poi, fu fatta facoltà di trasportare gratuitamente, sulle linee ferroviarie che le sono concesse in esercizio e con esenzione delle tasse postali, le lettere ed i pieghi concernenti esclusivamente l'amministrazione delle ferrovie del Regno in servizio interno o in servizio cumulativo.

§ 17.°

Telegrafi.

L'uso del telegrafo costituisce esso pure un servizio pubblico importantissimo, e nei rapporti poi del servizio ferroviario, può ben dirsi che è così strettamente collegato con esso, che ormai non si saprebbe più immaginare il funzionamento regolare di una ferrovia a grande traffico, senza il sussidio del telegrafo.

Per suo mezzo infatti, le stazioni possono prontamente inviare dispacci da un capo all'altro della linea, sia per segnalare l'arrivo e la partenza dei convogli, che per dare e ricevere ordini ed istruzioni in ogni parte del servizio, comunicare reclami, verificazioni ecc. Il telegrafo serve alla trasmissione di tutte le indicazioni relative al movimento dei convogli, agli eventuali ritardi che possono soffrire durante il viaggio, alla partenza di convogli straordinari, alle domande di soccorso, ecc.

Queste notizie che si scambiano fra Stazione e Stazione, interessano in sommo grado la sicurezza della circolazione dei convogli ferroviari e rendono possibili complicatissimi movimenti di convogli anche sopra linee provvedute d'un solo binario.

Per tali considerazioni, nelle Convenzioni venne riconosciuto alla Società il diritto di valersi delle linee telegrafiche per trasmettere e ricevere dispacci inerenti al servizio delle strade ferrate.

A richiesta del Governo però la Società fu obbligata a fare anche il servizio dei telegrammi privati sotto l'osservanza dei Regolamenti approvati dal Ministero dei Lavori Pubblici e delle istruzioni emanate dalla Direzione Generale dei telegrafi dello Stato.

In compenso di questo servizio venne stabilito che spetteranno alla Società per essere versate nei prodotti dell'esercizio:

il 20 per $^0/_0$ delle tasse interne dei telegrammi privati scambiati dagli uffici ferroviari posti in località dove esistono pure uffici Governativi e di quelli spediti all'estero o ad altre Amministrazioni dagli stessi uffici ferroviari;

il 50 per $^0/_0$ delle tasse interne dei telegrammi privati spediti ai luoghi sprovvisti d'ufficio governativo da stazioni ferroviarie poste in luoghi dove tale ufficio esiste;

il 50 per $^0/_0$ delle tasse interne dei telegrammi privati che siano spediti da Stazioni ferroviarie poste in luoghi non provvisti d' ufficio governativo a luoghi ove tale ufficio esiste, ovvero siano diretti all'estero e ad altre Amministrazioni;

l' 80 per $^0/_0$ delle tasse di telegrammi privati interni scambiati fra gli uffici ferroviari posti in luoghi sprovveduti d'ufficio governativo.

Il resto delle tasse è devoluto all'Amministrazione dei telegrafi dello Stato.

Il mantenimento e l'esercizio degli uffici telegrafici nelle Stazioni ferroviarie deve essere fatto a cura e spese della Società. Spettano pure ad essa la sorveglianza e la manutenzione delle linee telegrafiche che fossero destinate esclusivamente al servizio della ferrovia. Le altre linee, quelle cioè, che hanno anche fili pel servizio governativo, saranno sorvegliate e mantenute dall'Amministrazione dei telegrafi dello Stato mediante compensi speciali e sotto condizioni stabilite nei contratti d'esercizio e che sarebbe troppo lungo lo specificare qui.

Venne fatto per altro obbligo anche agli agenti della ferrovia, di concorrere, compatibilmente coll'esigenza del loro servizio, alla sorveglianza

di dette linee: essi dovranno denunciare immediatamente, alla più prossima stazione ferroviaria od alla più vicina autorità competente, i guasti che fossero sopravvenuti alle linee medesime.

La costruzione delle nuove linee telegrafiche, anche quando debbano servire esclusivamente alla ferrovia, e l'aggiunta di fili a quelli esistenti, fu stabilito che saranno eseguite dall'Amministrazione dei telegrafi dello Stato, imputando le spese relative alla Cassa per gli aumenti patrimoniali di cui al § 7.° od al fondo delle costruzioni delle nuove ferrovie a seconda dei casi.

Il personale dello Stato, destinato alla costruzione, sorveglianza e manutenzione delle linee telegrafiche sulle strade esercitate dalla Società, nonchè tutto il materiale da impiegarsi a tale scopo, debbono essere trasportati gratuitamente lungo le strade medesime.

Invece il materiale telegrafico che debba transitare sulle strade esercitate dalla Società per essere impiegato altrove per conto del Governo, dovrà trasportarsi col ribasso del 50 per $^0/_0$.

§ 18.°

Esercizio delle nuove linee.

Oltre le strade che furono destinate a formare la Rete Mediterranea e di cui è cenno al § 1.° della presente parte II, venne fatto obbligo alla Società di esercitare, dietro richiesta del Governo, anche qualunque altra linea o tronco di linea purchè si colleghi colla rete concessa.

Quest'obbligo comprende tanto le linee di semplice diramazione e di prolungamento quanto quelle trasversali e di concorrenza.

L'esercizio di tali linee o tronchi di linea fu stabilito che dovrà esser fatto dalla Società secondo le stesse norme e condizioni determinate per la rete principale, salvo soltanto i patti e correspettivi speciali che indicheremo in appresso. Anche le linee o tronchi di linea che non fos-

sero collegati colla rete concessa dovranno, dietro richiesta del Governo, essere esercitati dalla Società, ma questo esercizio si convenne che sarebbe stato regolato in base a speciali condizioni da convenirsi fra le due parti o, in caso di disaccordo, per mezzo di arbitri.

Per l'esercizio dei nuovi tronchi di linea che venissero a collegarsi colla rete principale, fu fatto obbligo alla Società di attivare, sulle linee stesse, due coppie almeno di treni giornalieri, finchè il prodotto sia inferiore alle lire seimila per chilometro. Oltrepassato questo limite, il Governo potrà richiedere che sia aggiunta una terza coppia di treni.

L'esercizio di una intiera linea, dovrà invece essere attivato con tre coppie di treni: ma se dopo un anno di esperimento il prodotto lordo chilometrico della linea risultasse inferiore alle lire seimila, il numero dei treni sarà ridotto a due coppie.

Tanto sui tronchi di linea che sulle linee intiere, per introdurre un numero di coppie di treni superiore a tre si dovranno verificare le circostanze di cui al § 12.°

Nella parte economica, le disposizioni speciali concordate per l'esercizio delle nuove linee complementari, sono basate sul concetto che per un periodo di tempo più o meno lungo, queste linee daranno un prodotto inferiore alla media delle preesistenti.

E che una simile previsione sia esatta, non è a dubitarsi. Infatti, quando le linee complementari portano realmente alla rete principale nuove correnti di traffico, il prodotto che se ne ottiene nei primi anni non basta a compensare le spese d'esercizio, e spesse volte il traffico che si verifica su quelle linee è quasi per intiero sottratto alle linee vecchie.

In base a questo principio fu stabilito, che il prodotto delle linee accennate più sopra spetterà intieramente allo Stato, dal quale la Società riceverà, in compenso delle spese d'esercizio, lire tremila all'anno per ogni chilometro di strada, più la metà del prodotto lordo.

Una somma corrispondente al 10 per $^0/_0$ del prodotto lordo annuale di dette linee, sarà dallo Stato assegnata e ripartita nella misura:

di L. 200 per chilometro di linea al fondo pei danni cagionati alla strada da forza maggiore;

di L. 150 per chilometro di linea al fondo per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento;

il $^1/_2$ per $^0/_0$ del prodotto lordo al fondo pel rinnovamento del materiale rotabile reso inservibile dall'uso;

il resto alla cassa per gli aumenti patrimoniali.

Quando il prodotto lordo annuale di una nuova linea o di un tronco di linea collegato colla rete e lungo non meno di 20 chilometri, raggiunga la somma di L. 15 mila per chilometro, la linea od il tronco di linea, sarà incorporato nella rete principale ed esercitato in tutto e per tutto agli stessi patti e condizioni stabiliti per questa.

E per logica conseguenza *il prodotto iniziale* di 112 milioni di lire contemplato al § 6.° verrà aumentato in ragione di L. 15 mila per ogni chilometro di lunghezza di strada incorporato.

Così pure le linee classificate, secondo la Legge 29 Luglio 1879 (1) nella prima categoria o i loro tronchi lunghi non meno di 20 chilometri e collegati con una linea in esercizio, — che andranno man mano aprendosi, verranno incorporati nella rete principale qualunque sia il loro prodotto lordo a cominciare dal 1.° Gennaio dell' anno successivo alla scadenza del secondo anno del loro esercizio.

Il prodotto iniziale di 112 milioni di lire verrà anche in questo caso aumentato nella misura del prodotto che la linea incorporata avrà raggiunto nel secondo anno d'esercizio.

---

(1) Tale legge riguarda i provvedimenti relativi alla costruzione delle *linee complementari* della Rete del Regno. Con essa le nuove linee vennero ripartite in quattro categorie. Quelle della prima erano a carico completo dello Stato; per quelle della seconda le Provincie interessate dovevano concorrere per $^1/_{10}$ nella spesa di costruzione e di armamento; per la terza le Provincie medesime dovevano concorrere col 20 $^0/_0$. Quanto a quelle della quarta categoria, il Governo fu autorizzato a costruirle col concorso delle Provincie e dei Comuni, in misura variabile e decrescente col crescere del costo chilometrico di tali linee. Questo concorso venne fissato in $^4/_{10}$ per le prime 80,000 lire, $^3/_{10}$ per le successive 70,000 e $^1/_{10}$ per la rimanente somma. — Le linee delle tre prime categorie avevano la lunghezza di 4527 chilometri; quelle di quarta di 1493, totale 6020, con un costo approssimativo di L. 1. 489. 294,597 da costruirsi nel periodo di anni 21 e cioè dal 1880 al 1900.

§ 19.°

Nuove costruzioni.

La Società venne obbligata ad assumere, ad ogni richiesta del Governo, la costruzione di nuove linee o la continuazione di quelle già intraprese per conto del Governo, in base a progetti già stati debitamente approvati.

E l' idea di affidare alla Società le nuove costruzioni, fu al certo utile e buona.

Le società industriali hanno una organizzazione assai più appropriata a tali imprese di quello che non sia per lo Stato; hanno un personale pratico di questa specie di lavori, conoscitore dei bisogni dell' esercizio e quindi in grado di allestire ed eseguire i progetti in modo rispondente ai nuovi e sempre crescenti bisogni del servizio.

Dovendo poi la Società costruttrice esercitare essa stessa le linee, ciò garantisce che la costruzione sarà lodevolmente condotta, giacchè essendo tutte le spese ordinarie e straordinarie d'esercizio, a carico dell'esercente, — è interesse di questo di costruire bene e solidamente per evitare in avvenire maggiori spese per la manutenzione delle strade.

Fra i patti relativi alle nuove costruzioni, fu stabilito che la concessione di esse potrà aver luogo, sia a prezzo fatto (*forfait* o cottimo) sia mediante rimborso delle spese sostenute dalla Società, nelle quali saranno comprese quelle per gli studî, per la redazione dei progetti e per la direzione e sorveglianza dei lavori.

La compilazione dei progetti tecnici quand'anche fosse fatta dalla Società, dovrà aver luogo secondo le norme vigenti pei lavori che si eseguiscono per conto dello Stato.

Fu lasciata facoltà alla Società di proporre varianti ai progetti già approvati.

In questi casi le varianti medesime dovranno sottoporsi all' approvazione del Governo, — il quale, d'altro canto, si riservò il diritto di modificare di propria iniziativa i progetti già approvati.

Verificandosi questa circostanza, le variazioni da portarsi necessariamente ai prezzi dell'accollo, saranno concordati fra Governo e Società.

Nei casi in cui le nuove costruzioni siano affidate alla Società a prezzo fatto, — essa è in facoltà di dare in sub-accollo i lavori per pubblica asta, per licitazione privata od a trattative private, rimanendo però sempre ad essa la responsabilità dell'esecuzione dei lavori di fronte allo Stato.

Le contestazioni che insorgessero cogli appaltatori relativamente a dette costruzioni, potranno, col consenso del Governo, essere rimesse ad arbitri.

L' apertura all' esercizio di una linea o di un tronco di linea, dovrà esser fatta dalla Società nel giorno che le verrà prefisso dal Governo, quand' anche i lavori non fossero interamente ultimati, purchè dalla visita di ricognizione risulti che la via e le stazioni si trovino in condizioni di sicuro e regolare esercizio. In questo caso, verranno determinate le opere mancanti all' ultimazione dei lavori in base ai progetti, e saranno determinate le norme da osservarsi, affinchè il costruttore possa anche durante l'esercizio, completare definitivamente le opere di costruzione ai termini del contratto.

Trascorso un anno dal compimento delle opere, e fatto il collaudo finale e l' accettazione definitiva di consegna per parte della Società, comincerà, a carico della medesima, la completa osservanza di tutti gli obblighi stabiliti dai contratti d'esercizio.

Nel caso di ritardo ad assumere l' esercizio, il Governo si riservò la facoltà di provvedervi a spese della Società. Con apposito Regolamento emanato dal Governo, vennero poi determinate le norme particolareggiate da seguirsi nella vigilanza e direzione degli studî dell'esecuzione dei lavori, nonchè delle constatazioni, liquidazioni, collaudi e pagamenti dei lavori e delle provviste per le nuove costruzioni cui si è accennato più sopra.

Giova avvertire che le disposizioni sopra indicate furono stabilite come norma d' applicazione generale senza però con esse precludere l'adito a quelle diverse trattative cui si giudicasse opportuno addivenire onde sollecitare la costruzione e l'apertura all'esercizio dei tronchi di maggior

importanza reclamati da crescenti bisogni commerciali. Infatti colla Legge 20 Luglio 1888 N. 5550 (Serie 3.ª) già citata al § 1.° della presente Parte II. vennero appunto approvate speciali convenzioni colle amministrazioni ferroviarie italiane, per la costruzione di diverse nuove linee.

§ 20.°

Linee e stazioni comuni.

Al § 8.° della prima parte, abbiamo già avuto occasione di accennare, come, speciali ragioni, inducessero a dichiarare *linea comune* alle due reti Adriatica e Mediterranea la tratta compresa fra Milano e Chiasso, e stazioni comuni quelle di contatto fra le due reti.

Accenneremo ora che le particolari disposizioni relative all' esercizio delle linee e stazioni comuni, furono specificate in apposito regolamento concertato d'accordo fra le due Società ed approvato dal Governo.

L' esercizio della linea Milano-Chiasso fu stabilito che sarebbe stato fatto per conto comune delle due reti e con uguali diritti, sotto la direzione della rete Mediterranea.

Alla Società della rete Adriatica venne peraltro riservato il diritto di riscontrare, a mezzo dei proprî Agenti, tutte le operazioni fatte nell'interesse comune, nonchè di controllare, presso gli uffici della rete Mediterranea, i prodotti e le spese della linea comune. Questi devono essere ripartiti in parti uguali fra le due reti; e le due Società hanno uguale diritto di far percorrere sulla linea Milano-Chiasso i proprî treni rispettivi da e per le linee avute in esercizio dal Governo che si innestano alla linea medesima.

Gli orari dei treni viaggiatori in coincidenza coi treni del Gottardo, debbono essere regolati in modo da tutelare in giusta misura gli interessi delle due Società.

In caso di disaccordo fra le Società stesse, deciderà il Governo al quale esse debbono sottoporre i propri progetti di orario colle relative osservazioni.

Anche nel caso di disaccordo fra le Società nella istituzione di tariffe speciali locali, sarà demandata al Governo la decisione.

Nell'inoltro delle merci su detta linea, si stabilì doversi seguire strettamente l'ordine di precedenza con cui sono arrivate senza distinzione di provenienza e con parità di trattamento, tanto se interessano l' una che l'altra rete.

L'uso promiscuo del materiale venne regolato da apposita convenzione.

§ 21.°

Contabilità, riscontro, vigilanza e statistica.

Col sistema dei contratti di *solo esercizio con proprietà stradale riservata al Governo* adottato nella soluzione della questione ferroviaria in Italia, — è evidente, che una somma grandissima d'interessi dello Stato rimangono collegati coll' andamento dell' azienda delle ferrovie. Era quindi naturale e necessario, che il Governo si riservasse una non limitata facoltà di sorveglianza e controllo sugli atti più importanti di questa azienda.

Devesi peraltro osservare, che non sarebbe utile che lo Stato procedesse troppo minuziosamente nella sua sorveglianza, poichè avendo l'occhio ai dettagli si perdono troppo spesso di vista le quistioni generali e di maggior importanza, diventando così grandi nelle cose piccole, e piccoli nelle grandi. È un errore, il ritenere che un sindacato minuziosissimo abbia per effetto di rendere migliore e più economica una azienda. Quando il controllo eccede certi limiti, non riesce che d' impaccio all' esercizio e quindi anzichè migliorarlo lo peggiora; e sotto il punto di vista economico, è meglio evitare tutto quel controllo il quale

esige un tale impiego di tempo e di denaro, la cui spesa supera il danno che potrebbe derivare dalla mancanza del controllo medesimo.

Infine una ben appropriata sorveglianza dello Stato non deve esercitarsi come se lo scopo suo fosse già raggiunto limitandosi a promuovere la fiscale applicazione delle leggi e dei regolamenti. Esso deve invece avere un più alto punto di mira, quello di curare ogni possibile perfezionamento nei diversi rami del servizio ferroviario: in tal modo non porterà ostacoli alla speditezza dell'esercizio e lascierà all'Amministrazione la responsabilità che le spetta.

L'ingerenza governativa deve in sostanza essere pronta, non imbarazzante e non soverchiamente dispendiosa.

Le norme per la contabilità degli introiti e pel relativo riscontro, furono comprese in appositi Regolamenti emanati dal Governo.

Alla Società fu fatto obbligo di presentare, nei modi e nel tempo stabilito, il preventivo dei prodotti lordi e quello delle spese da portarsi in conto dei fondi di cui al § 7.° per l'anno finanziario successivo nonchè il bilancio sociale consuntivo dell' anno scaduto.

Tutte le contabilità sociali nei rapporti collo Stato, dovranno riferirsi all' anno finanziario istituito colla legge dell' 8 Luglio 1883 N. 1455 (serie 3ª) il quale comincia col 1° Luglio e termina col 30 Giugno successivo.

La contabilità delle linee di proprietà dello Stato, dovrà essere tenuta distinta da quella delle linee di cui lo Stato è solamente comproprietario e da quella relativa a linee esercitate per conto di terzi, tenendo in ispeciale evidenza tutti i dati che sono necessari al Governo per regolare i conti dell' esercizio coi comproprietari e coi terzi in base ai rispettivi contratti.

Ogni mese, la Società deve trasmettere al Ministero dei Lavori Pubblici il conto approssimativo dei prodotti lordi diretti dell'esercizio della rete nel mese precedente nonchè i conti complessivi per tutti i mesi dell' anno già trascorsi, aggiungendo i dati di egual natura durante gli stessi periodi dell' anno precedente.

Nei primi sei mesi dell'anno successivo, la Società è inoltre obbligata a pubblicare la statistica particolareggiata dell' esercizio, da compilarsi in conformità delle prescrizioni del Governo.

La Società è direttamente responsabile per l'operato dei propri agenti verso il Governo. Le prescrizioni contenute nelle leggi e nei regolamenti in vigore sulla polizia, sicurezza e regolarità dell' esercizio delle strade ferrate, nonchè tutte le altre disposizioni che sulla stessa materia venissero in seguito emanate dal Governo saranno applicabili all' esercizio fatto dalla Società.

Il Governo volle riservata ai proprî ispettori la facoltà di esercitare larga e continua vigilanza, affinchè la Società osservi pienamente e continuamente le disposizioni anzi accennate, ed adempia a tutti gli altri obblighi impostile dai contratti d'esercizio, — ed a questo scopo si stabilì che la Società sarebbe tenuta a fare tutto quanto fosse necessario per agevolare ai funzionari governativi il compimento del loro mandato.

I funzionari del Governo, avranno pertanto diritto di accedere a tutti i locali ed uffici della Società, ed i rappresentanti locali di questa, dovranno somministrare loro i documenti e gli schiarimenti di cui fossero richiesti.

Il Governo infine potrà, quando lo creda necessario, far procedere ad inchieste sull' andamento dei servizî, nonchè sull'osservanza delle Leggi, dei Regolamenti e dei contratti d' esercizio.

§ 22.°

Controversie. — Arbitrî.

Per tutte le controversie che insorgessero fra il Governo e la Società per l'interpretazione e l' esecuzione dei contratti d'esercizio, venne stabilita la formazione di un collegio arbitrale composto di cinque membri, cui dovranno sottoporsi le controversie medesime.

I giudicati degli arbitri saranno pronunziati secondo le regole di di-

ritto, ma le due parti potranno d'accordo autorizzare gli arbitri stessi a pronunziarli anche in via amichevole.

I ricorsi in appello e in cassazione, nonchè quelli di rivocazione e nullità contro le sentenze arbitrali, saranno deferiti rispettivamente ai Tribunali, alla Corte d'Appello e alla Corte di Cassazione di Roma.

Il Governo e la Società nomineranno due arbitri effettivi ed uno supplente per ciascuuo. I nominati eleggeranno il quinto arbitro ed un supplente: qualora non si trovassero d'accordo colla nomina, la Corte di Cassazione di Roma a sezioni riunite nominerà il quinto arbitro effettivo ed uno supplente, scegliendoli fra i consiglieri di Cassazione. Il quinto arbitro avrà la presidenza del Collegio Arbitrale.

Gli arbitri dureranno in funzione tre anni e potranno essere riconfermati: però in caso di decadenza conserveranno la giurisdizione per le controversie loro già deferite, a condizione che vengano decise entro sei mesi dallo spirare del triennio.

Compiuto in tal modo il rapido esame che siamo andati facendo dei *Contratti d'esercizio* della rete Mediterranea nella loro essenza, ci accingeremo a considerare la compagine amministrativa di questa grande azienda, onde riuscire a renderci ragione del funzionamento del suo vasto e complicato meccanismo.

PARTE III.

L'ORDINAMENTO AMMINISTRATIVO DELLE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

§ 1.°

Considerazioni generali.

Le strade ferrate rappresentano una grande intrapresa di trasporti e possedendo tutti i caratteri di un'azienda eminentemente industriale e commerciale, si manifestano in essa quistioni d'indole *commerciale*, d'indole *contenziosa* e d'indole *tecnica*.

Un ordinamento ferroviario per dar buoni risultati, deve quindi essere basato sulla combinazione di tre distinti elementi che rispondono alle tre diverse specie di quistioni sopra accennate.

Questi elementi sono appunto :

il commerciale, che tende ad attivare il traffico sulle linee e quindi si occupa dello studio delle tariffe e di tutti i mezzi per soddisfare alle esigenze del pubblico,

l'elemento *giuridico*, la cui missione è diretta al controllo costante di tutti gli atti dell'impresa, onde assicurarsi che corrispondano alla legalità più scrupolosa ed ai veri interessi dell'azienda,

l'elemento *tecnico*, che è destinato a provvedere i mezzi per effettuare con sicurezza, rapidità ed economia i trasporti delle persone e delle mercanzie.

L'ordinamento dell'esercizio ferroviario deve inoltre soddisfare anche ai bisogni peculiari del paese nel quale le ferrovie vengono esercitate.

In ogni modo però in tali ordinamenti si riscontra un concetto generalmente adottato e che consiste nello stabilire due grandi divisioni costituite come segue:

Amministrazione Centrale ossia *Consiglio d'Amministrazione, Direzione* e *Servizi Centrali annessi;*

Esercizio propriamente detto ossia *Servizi del Movimento e Traffico, della Trazione, del Materiale, del Mantenimento e Lavori.*

Gli Uffici appartenenti alla prima delle due grandi categorie sopra accennate vengono talvolta distinti sotto la denominazione unica e collettiva di **Servizi Centrali,** poichè centralizzano in certo qual modo nelle loro mani la dirigenza di tutti i servizi.

I servizi compresi nella seconda categoria anzi accennata, provvedono, in base a norme specialmente determinate, al servizio attivo dell' esercizio.

Nell'applicazione pratica di questo concetto, si riscontrano delle differenze notevoli fra le diverse reti e fra i diversi paesi. Talvolta queste differenze provengono dai principî diversi, su cui si basa l'esercizio, vale a dire a seconda che trattisi di esercizio governativo, o di esercizio fatto da Società private.

Così potrebbero essere prese ad esame e discussi moltissimi tipi di organizzazione i più difformi fra loro, senza poter giungere a formarsi un esatto criterio sulla superiorità assoluta dell'uno sugli altri.

In Francia ad esempio si hanno Società, che pur prestando un servizio pubblico eccellente e pur avendo un' importanza di traffico considerevolissima, la loro organizzazione interna non ha nulla affatto di comune.

Una Società infatti è, ad esempio, retta da un Direttore Generale, che ha alla sua dipendenza i Capi Servizi del Mantenimento, del Materiale e della Trazione, nonchè uno o più direttori dell' esercizio. In un'altra Società invece l'esercizio è diretto da un Comitato composto di alcuni membri delegati dal Consiglio d'Amministrazione che trattano i diversi affari. Al Comitato mettono capo i Servizi del Traffico, del Materiale, della Trazione e della Manutenzione.

Si tratta di organismi che funzionano in modo diversissimo, ma che

pure dànno buoni risultati. Quale potrebbe dirsi teoricamente il migliore? E così per moltissimi altri casi che offrono confronti anche più disparati.

In Prussia le ferrovie dell' Impero esercitate dallo Stato, sono rette, sotto la dipendenza del Ministero dei Lavori Pubblici, da diverse Regie Direzioni che hanno alla loro dipendenza dei *Regi Uffici per l'Esercizio e delle Regie Commissioni per l'Esercizio.*

Le Regie Direzioni rappresentano, entro la loro circoscrizione, l'amministrazione in tutti gli affari, la cui immediata trattazione non sia riservata al Ministero. Esse amministrano e dirigono l' intiero servizio, sia di costruzione che di esercizio e spetta a loro l'iniziativa di qualsiasi provvedimento.

Hanno poi come caratteristica, che non sono affidate, come si usa generalmente, ad un Direttore, ma bensì ad un Consiglio di Direzione avente un Presidente e parecchi membri o Consiglieri, ciascuno dei quali è preposto ad una divisione che tratta esclusivamente un determinato ramo di servizio.

E le persone competenti ravvisano anche in siffatta organizzazione un sistema pratico e razionale, il quale quantunque ben diverso dagli altri due sopraccennati, dà infatti risultati ottimi.

È evidente pertanto, che una disamina teorica comparativa dei diversi sistemi vigenti, riuscirebbe superflua.

L'ordinamento dell'esercizio basa però, presso quasi tutte le Amministrazioni ferroviarie del Continente, sul raggruppamento dei rami del servizio attivo nei distinti servizi, del Materiale, della Trazione, del Mantenimento e Lavori, del Movimento e Traffico.

I caratteri e la natura delle attribuzioni di ciascuno di tali rami sono così distinti e definiti, che una ripartizione diversa non potrebbe evidentemente che creare imbarazzi.

Il Quadro sinottico allegato al presente lavoro offre un'idea dell'ordinamento dei diversi uffici e servizi della rete Mediterranea e dei rapporti di essi colla Direzione Generale; ma a completare tale idea, gioverà l'esposizione che andremo facendo sulle attribuzioni di ciascuno di essi.

§ 2.°

Divisione della rete in due Compartimenti.

Allo scopo di meglio soddistare al servizio di una rete così estesa, percorrente la penisola in tutta la sua lunghezza, si provvide alla sua divisione in due compartimenti, quasi a formarne due reti, amministrativamente distinte e separate, aventi ciascuna i proprî servizi con giurisdizione limitata alle reti del proprio Compartimento.

Il *1.° Compartimento* fu costituito dalle linee situate al Nord di Roma ed al 1.° Gennaio 1889 aveva una rete complessiva di chilometri 3,200.

Il *2.° Compartimento*, venne formato dalle linee al Sud di Roma (Roma inclusa) con una rete complessiva al 1.° Gennaio 1889 di Chilometri 1.496.

La diversità d'importanza offerta dalle linee dei due compartimenti sia per l'estensione chilometrica che per lo sviluppo del traffico, non rese possibile di dare ad entrambi, almeno per il momento, una identica organizzazione interna amministrativa.

Al 2.° Compartimento infatti venne preposta una Direzione dell'Esercizio con sede in Napoli, avente alla propria dipendenza i singoli Servizi (1) incaricati di provvedere al Servizio attivo delle linee: detta Direzione dell'esercizio, dipende a sua volta direttamente dalla Direzione Generale sedente in Milano.

Quanto al 1.° Compartimento invece, in attesa del momento opportuno di instituire anche pel medesimo una Direzione dell'Esercizio, che raggruppi sotto di sè i singoli Servizi, si stabilì che questi avessero da dipendere direttamente dalla Direzione Generale, dalla quale ricevono attualmente tutti gli ordini e le comunicazioni necessarie.

---

(1) Per quanto concerne il Servizio del Materiale ed il Servizio del Mantenimento Sorveglianza e Lavori, vedasi a pag. 101 e 105.

§ 3.°

Direzione Generale.

La Direzione Generale, alla quale è demandata l'alta dirigenza e sorveglianza di tutta l'azienda ferroviaria, risiede a Milano ed è composta di diversi Uffici o Riparti della Direzione medesima, posti alla diretta dipendenza del Direttore Generale, ai quali è demandato l'esame e lo studio delle diverse quistioni per le quali i Servizi attivi debbono ricevere le istruzioni della Direzione Generale medesima.

Il Direttore Generale dev'essere di Nazionalità Italiana. Egli rappresenta la Società per tutti i suoi rapporti legali, ed ha la firma Sociale. La sua nomina, deliberata dal Consiglio d'Amministrazione, deve essere approvata anche dal Governo con Decreto Reale, senza di che non ha alcun effetto. Egli deve dar cauzione per la sua gestione, col deposito di quattrocento azioni nelle Casse della Società. Il Direttore Generale è coadiuvato e sostituito nei casi di assenza o di impedimento da un Funzionario Superiore avente il titolo di Vice Direttore Generale.

Gli Uffici di cui sopra, costituenti la Direzione Generale sono i seguenti:

Segretariato;
Divisione tecnica dell' Esercizio;
Ufficio Centrale dei Consorzi di M. S. e del Servizio Sanitario;
Consulenza legale;
Divisione Tariffe, Trasporti e Litigi;
Agenzia del Movimento;
Servizio dei Telegrafi;
Divisione dell'Economato.

Il **Segretariato della Direzione Generale,** retto da un Segretario Capo, incaricato di ricevere la corrispondenza, di sottoporla al Direttore Generale, con incarico di studiare le quistioni, di trattare gli affari e di

proporre risposte, provvede pure alla corrispondenza che emana direttamente dal Direttore Generale, valendosi, per tutto ciò, dell'opera di sei uffici, nei quali il Segretariato Generale è diviso, e cioè:

1.° **Ufficio del Consiglio d'Amministrazione** che provvede alla convocazione del Comitato e del Consiglio, raccoglie, rivede e occorrendo predispone gli atti da portarsi alle sedute e compila i verbali di queste e comunica agli altri Uffici le decisioni che li possono interessare. Dispone pure per la riunione delle Assemblee Generali degli azionisti e serve da segreteria speciale per la corrispondenza particolare del Presidente;

2.° **Ufficio del Personale,** cui spettano tutte le trattazioni concernenti il Personale della Società che a termini del Regolamento sono riservate alla Direzione Generale;

3.° **Ufficio delle nuove costruzioni,** cui è riservata la trattazione di tutti gli affari riguardanti i lavori per la costruzione di linee complementari assunte dalla Società;

4.° **Ufficio Contratti** che tratta le questioni concernenti i Magazzini ed il Materiale mobile, dispone per l'apertura delle gare, provvede alla stipulazione dei contratti per forniture e si occupa di tutto ciò che riguardo a queste, è di competenza della Direzione Generale;

5.° **Ufficio speciale per le quistioni d'Esercizio** cui spettano le trattazioni relative all'Esercizio, cioè ai Servizi del Movimento e Traffico e della Trazione ed in genere tutte quelle che non sono affidate ad altri servizi, componenti la Direzione Generale o agli Uffici del Segretariato;

6.° **Ufficio biglietti, Archivi, Protocollo e d'ordine** che provvede al rilascio o allo scambio dei biglietti di viaggio per gli Agenti ferroviari, alla tenuta del protocollo e degli Archivi, al ricevimento, alla copiatura e spedizione della corrispondenza; a tutta infine la parte d'ordine.

La **Divisione Tecnica dell'Esercizio,** cui è preposto un funzionario superiore avente la qualifica di *Capo Divisione,* raccoglie, esamina, e coordina le proposte d'indole tecnica che sono indirizzate alla Direzione Generale, in quanto la loro attuazione sia di spettanza del Servizio del Mantenimento, Sorveglianza e Lavori; prepara la corrispondenza della Direzione Generale per tutto quanto ha attinenza col detto ramo tecnico;

riferisce sulle proposte di lavori sulle linee in esercizio, raccoglie i dati che vengono forniti alla Direzione Generale per la compilazione del bilancio annuale relativo ai lavori da eseguirsi in relazione ai fondi disponibili. Si occupa delle pratiche inerenti alle visite di ricognizione e di collaudo di nuove linee ed alla loro apertura al pubblico; esamina quelle relative a nuove stazioni o nuove fermate, a nuovi impianti per servizio merci, ecc.; quelle per aumento di treni, acceleramento di velocità e simili per quanto possano influire sulla necessità di nuove opere.

Provvede, sulle proposte del Servizio del Mantenimento, Sorveglianza e Lavori, alle pratiche di gara e d'appalto ed alle riduzioni in atti regolari, dei contratti d'appalto pei lavori.

Rivede le proposte di modificazioni nella sorveglianza delle linee e nello scomparto del personale di lavoro. Esamina i verbali d'inchiesta degli accidenti di varia natura avvenuti sulle linee o nelle stazioni, quando le loro cause o le loro conseguenze, possano influire sulla necessità di provvedimenti tecnici.

La *Divisione tecnica dell'Esercizio* infine interviene alle inchieste amministrative, a quelle sugli accidenti, ai sopraluoghi, ed alle conferenze per accordi circa progetti di lavori, nei casi di disparità di vedute dei proponenti, nei casi di urgenza e quando vi sia espressamente delegata dalla Direzione Generale ed adempie a tutti gli altri incarichi che le sono dalla medesima affidati.

All' **Ufficio Centrale del Consorzio di Mutuo Soccorso e del Servizio Sanitario** è preposto un Ispettore Principale Delegato, il quale amministra l'istituzione del Consorzio e provvede al Servizio Sanitario dell'intiera rete.

I fondi del Consorzio di Mutuo Soccorso, sono costituiti dai contributi mensili dei compartecipanti e dai versamenti che l'Amministrazione fa in una determinata misura a favore del Consorzio stesso.

Questo ha per iscopo:

di provvedere all'assistenza e cura medica gratuita degli Agenti che cadono ammalati;

di soccorrere mediante un sussidio giornaliero gli Agenti retribuiti a giornata quando venisse loro soppresso il salario per ragione di malattia;

di concedere un'indennità eventuale per l'acquisto dei medicinali;

di provvedere con un sussidio, in caso di morte dei soci, alle spese funerarie;

di concedere sussidi straordinari una volta tanto, ovvero sussidi rinnovabili d'anno in anno alle vedove ed ai figli minorenni, ai padri ed alle madri superstiti che erano a carico dell'Agente, se inabili al lavoro ed indigenti. All'Agente che in età avanzata, ovvero colpito da qualche grave malattia si rendesse inabile a prestare l'opera sua; all'Agente che dopo un determinato periodo di malattia, perdesse il diritto al soccorso ordinario.

Il servizio sanitario è disimpegnato da Ispettori Sanitari e da medici locali curanti. Essi sono incaricati dell'assistenza e cura medica gratuita anzi accennata, visitano gli aspiranti ad impiego prima di essere accettati in servizio, nonchè gli agenti chiedenti d'essere collocati a riposo per motivi di salute e quelli, che per lo stesso motivo, chiedono congedi ovvero traslochi in località più confacienti. Debbono accertare le vere condizioni di salute degli Agenti che giustificarono la loro assenza dal Servizio per malattia. In caso di accidentalità nelle stazioni e sulle linee, debbono accorrervi nel più breve tempo possibile, per apprestare gli opportuni soccorsi ai viaggiatori ed al personale che ne abbisognano.

L' *Ufficio centrale del Consorzio di Mutuo Soccorso e del Servizio Sanitario*, tiene la contabilità, tanto dei diversi cespiti di introiti, quanto dei sussidi pagati ai compartecipanti, onde compilare il relativo bilancio. Tiene tutta la corrispondenza relativa, redige i verbali delle sedute del Comitato del Consorzio ed ha la sorveglianza sul servizio Sanitario.

Alla **Consulenza legale** spetta l'esame, dal punto di vista legale, delle varie quistioni su cui sia richiesto il suo parere, l'esame dei progetti di contratti, transazioni, ecc., la direzione delle operazioni legali relative ad espropriazioni, acquisti e vendite di immobili e conservazione dello stato censuario dei possessi della Società. L'esame delle proposte relative al pagamento delle imposte onde constatarne la perfetta conformità alle disposizioni di Legge. La consulenza esprime inoltre il suo parere sulle liti da incoarsi e porge la sua assistenza legale nelle medesime, entro i limiti che le vengono indicati dal Direttore Generale.

Alla **Divisione Tariffe, Trasporti e Litigi,** retta essa pure da un funzionario superiore col grado di *Capo Divisione,* sono affidati gli incarichi seguenti:

Tariffe interne, cumulative ed internazionali per qualsiasi ramo di trasporto, norme e condizioni dei trasporti per ciò che si riferisce all'applicazione delle Tariffe e loro osservanza.

Servizi cumulativi internazionali e di corrispondenza, Convenzioni e Regolamenti ed ogni atto concernente le relazioni d'indole commerciale;

Istituzione, andamento e sviluppo delle Agenzie in Italia ed all'Estero;

Disposizioni richieste dall'apertura di nuove linee o stazioni per la parte riguardante le tariffe ed i trasporti per le opportune modificazioni e disposizioni relative;

Concessioni per trasporti a prezzi ridotti di qualunque natura; interpretazione delle tariffe. Esame delle contestazioni provocate da reclami intorno all'applicazione delle tariffe, nelle quistioni di massima e nei casi dubbi;

Sorveglianza sull'eseguimento dei trasporti dei viaggiatori e delle merci in quanto si riferisce alla applicazione delle tariffe;

Esami dei progetti di contratti relativi ai servizi di carico e scarico, presa e consegna a domicilio e simili;

Emissione dei biglietti di abbonamento, modificazioni ed innovazioni nei biglietti di viaggio e nei documenti di trasporti;

Preparazioni degli avvisi al pubblico e degli ordini di servizio occorrenti per le disposizioni ed istruzioni alle stazioni in quanto riguarda le materie di spettanza della Divisione, compilazione e stampa dei prontuari ad uso d'ufficio e del pubblico;

Esame dei reclami inscritti dal pubblico sui registri di stazione e rapporti in proposito;

Trattazioni d'urgenza per tacitazione delle parti in caso di sinistri. Trattazioni delle vertenze per disvii, avarie, furti, perdite, ecc. in quanto eccedano la competenza del servizio del movimento e traffico, definizioni delle vertenze colle amministrazioni estere relative ad indennità, per ammanchi, avarie, ecc.;

Trattazione infine di tutte le altre materie d'indole litigiosa ed amministrativa, dipendenti dall'Esercizio, che si presentano in numero assai

grande nell'azienda ferroviaria, nonchè di tutti i casi di contravvenzione alla pulizia ferroviaria, furti, malversazioni, ecc.

All' **Agenzia del Movimento** è preposto un funzionario superiore col grado di *Capo dell'Agenzia del Movimento.*

Essa è incaricata:

di registrare il percorso dei treni e dei veicoli per stabilire i termini di confronto nelle spese del servizio della trazione e determinare la composizione media dei treni, nonchè per tener conto della percorrenza annua chilometrica delle locomotive e dei veicoli, di ripartire il materiale mobile e disporne il passaggio dall'uno all'altro compartimento, di fissare la situazione di ciascun veicolo, copertoni ed attrezzi di carico e di stabilire il bilancio giornaliero di tutto il materiale che si trova sulla rete e fuori di essa; di controllare l' utilizzazione dei veicoli, copertoni ed attrezzi di carico, rilevando l'irregolare uso dei medesimi e constatando se le domande di materiale sono in relazione colla quantità di merci da spedirsi e determinando il numero dei vagoni carichi, vuoti e guasti, che esistono giornalmente sulla rete; di controllare l'invio alle officine e l'impiego dei vagoni etichettati, e di compilare gli elenchi delle giornate di giacenza dei veicoli nelle officine; di verificare e controllare la giacenza fatta dai veicoli nei magazzini privati con binario raccordato alla ferrovia, di liquidare le somme perciò dovute alla Società e di riconoscere le giornate in cui i veicoli restano a disposizione delle imprese private e di liquidare i relativi noli; di controllare se il carico e lo scarico dei vagoni e la giacenza delle merci in transito nelle stazioni di diramazione viene eseguito nel modo e nel termine stabilito.

L'*Agenzia del Movimento* inoltre compila i conti di nolo del servizio cumulativo dei veicoli alle ferrovie in corrispondenza; prepara e studia le nuove modificazioni e le combinazioni di orari, studia tutte le quistioni, riferentesi al movimento ed al trasporto delle merci a grande, e piccola velocità, ai servizi cumulativi, ecc. che le vengono a tale scopo trasmesse dal Direttore Generale, e ne riferisce allo stesso; compila le statistiche del percorso dei treni, dell' utilizzazione del materiale e del carico giornaliero delle merci, compila altresì l'inventario del materiale mobile, colle modificazioni che mano mano vi sono apportate.

Per la ripartizione e concentrazione del materiale mobile nei diversi punti della rete, l'*Agenzia del Movimento* si serve di Agenti speciali e *Agenti ripartitori* appartenenti al servizio del Movimento e Traffico, ai quali le stazioni si rivolgono direttamente per tutto quanto riguarda la distribuzione del materiale. Questi Agenti prendono le disposizioni che occorrono per soddisfare alle domande che loro vengono fatte e riassumono giornalmente le operazioni eseguite in un quadro che trasmettono all'agenzia. Questa controlla se le richieste dei veicoli furono esaudite e se nessun inconveniente si ebbe a verificare per deficienza o cattiva ripartizione del materiale.

Al **Servizio dei Telegrafi,** retto da un funzionario superiore avente il grado di *Ingegnere Capo Servizio dei Telegrafi,* è affidata la parte tecnica ed amministrativa dell'esercizio telegrafico, delle officine per gli apparati elettrici e di orologieria e delle officine per la fabbricazione del gas e per l'illuminazione elettrica; la manutenzione delle tubazioni e degli apparecchi del gas e della illuminazione elettrica, il controllo tecnico dell'illuminazione a gas ed elettrica, nonchè il controllo tecnico degli apparati d'orologeria, l'ispezione tecnica sulle qualità e sul modo d'impiego delle materie per l'illuminazione, la gestione della corrispondenza telegrafica privata e di Stato.

Il *Servizio dei Telegrafi,* compila i preventivi di costruzione delle linee telegrafiche, ne sorveglia l'esecuzione e collauda il materiale, gli apparati e le materie di consumo.

Per l'illuminazione a gas ed elettrica allestisce i progetti ed i preventivi per gli impianti relativi e dirige in seguito, l'andamento tecnico ed amministrativo delle officine. Stipula i contratti colle Società di produzione del gas, ne invigila e cura l'osservanza e ne liquida le fatture.

Il *Servizio dei Telegrafi* dirige l'officina degli apparati elettrici e degli orologi, nella quale si costruiscono apparati nuovi e si riparano quelli in esercizio.

La Divisione dell'Economato, cui è preposto, come alle altre due Divisioni, un funzionario superiore col titolo di *Capo Divisione,* è incaricata

di provvedere all'acquisto, alla conservazione, ed alla distribuzione degli oggetti occorrenti ai diversi rami di servizio e precisamente:

a) della mobilia delle stazioni e degli uffici, degli attrezzi ed utensili adoperati nel servizio delle Stazioni;

b) delle materie di consumo, legna da ardere, olio, ecc.;

c) degli oggetti di vestiario;

d) degli stampati ed oggetti di cancelleria.

Però gli acquisti occorrenti ai Servizi del Mantenimento, Sorveglianza e Lavori (esclusi quelli degli attrezzi per la sorveglianza delle linee, del mobilio, del vestiario, delle materie di consumo d' uso generale, degli stampati ed oggetti di cancelleria) sono fatti rispettivamente dai Servizi medesimi.

La *Divisione dell' Economato* è incaricata inoltre della sorveglianza degli inventari, cioè della tenuta in evidenza delle registrazioni, del mobiliare e degli attrezzi distribuiti agli uffici ed alle stazioni, delle verifiche sopraluogo, per certificare l'esistenza reale degli oggetti in consegna distribuiti ai medesimi, così pure è incaricata della compilazione dei preventivi del mobiliare ed attrezzi per l' impianto delle nuove linee.

Procede alla compera degli oggetti occorrenti, in base al preventivo stabilito al principio d' anno e nei modi determinati dal Regolamento pei contratti.

Di questi oggetti provvede, a titolo di scorta, i magazzini dipendenti, istituiti nelle principali località della rete, e da questi magazzini richiama gli oggetti medesimi mediante buoni di domanda, a seconda delle ricerche degli uffici e delle stazioni, i quali ne vengono addebitati in appositi registri.

Dalla *Divisione dell'Economato* dipende il personale delle officine degli orologi e telegrafi per la parte economica amministrativa. Gli apparati telegrafici, gli orologi, ecc. una volta comperati o riparati a cura del *Servizio dei Telegrafi* passano sotto la sorveglianza della *Divisione Economato* che ne fornisce i magazzini a titolo di scorta, al pari di tutti gli altri oggetti sopra menzionati, e li distribuisce agli uffici e stazioni a seconda dei bisogni e previa il visto dell' Ingegnere Capo del Servizio dei Telegrafi.

§ 4.°

Direzione dell' Esercizio di Napoli.

Come venne accennato al § 2.°, fu istituita in Napoli una Direzione dell' Esercizio per le linee del 2.° Compartimento.

Alla medesima è preposto un Funzionario Superiore della Società avente il titolo di *Direttore dell' Esercizio,* alla immediata dipendenza della Direzione Generale.

La Direzione dell'Esercizio propriamente detta è suddivisa in un:

Segretariato, ed in varie Sezioni e cioè,

Sezione Legale;

» **Personale;**

» **Contabilità;**

» **Tariffe-Trasporti.**

Tali uffici provvedono a tutti gli incombenti relativi ai rapporti che la Direzione dell'Esercizio può avere, per le linee del 2.° Compartimento, sia colla Direzione Generale, sia cogli altri Servizi, sia col Pubblico.

La Direzione dell'Esercizio di Napoli comprende poi anche i seguenti Servizi:

Servizio del Movimento e Traffico;

» **del Mantenimento e Lavori;**

» **della Trazione.**

Tali Servizi sono rispettivamente retti:

il primo, da un Agente Superiore avente il titolo di *Capo del Servizio del Movimento e Traffico,* il quale è anche incaricato di coadiuvare il Direttore dell'Esercizio e di firmare per lui, in caso di assenza o di impedimento, gli atti d'ufficio;

il Servizio del Mantenimento e Lavori è retto da un *Ingegnere Capo del Servizio del Mantenimento e Lavori;*

il Servizio della Trazione, da un *Ingegnere Capo del Servizio della Trazione.*

Questi uffici provvedono, rispettivamente per la parte che li riguarda, a tutto il servizio delle linee del 2.° Compartimento: dall'esame di quanto è esposto ai §. 7.°, 8.° e 9.° si rileva quali sono le attribuzioni demandate a tali Servizi.

§ 5.°

Ragioneria Centrale.

La Ragioneria Centrale concentra tutti i fatti amministrativi, li rivede, li classifica a seconda della loro natura, e ne determina periodicamente i risultati, mediante appositi rendiconti che rassegna alla Direzione Generale ed al Consiglio d'Amministrazione, e mediante il bilancio generale da sottoporsi all'approvazione dell'Assemblea degli azionisti.

La Ragioneria Centrale esercita, colle più ampie facoltà, ed in base alle Leggi dello Stato, alle Convenzioni col Governo, ai patti contrattuali, ai Regolamenti in vigore, alle disposizioni della Direzione Generale ed alle deliberazioni del Consiglio d'Amministrazione, il controllo d'ordine e di merito su tutti gli atti Amministrativi emanati dai diversi Servizi, cura la conservazione dell'ente patrimoniale e sorveglia il funzionamento delle Stazioni, dei Magazzini, delle Officine, dei fondi di scorta e quant'altro può, nel campo amministrativo, avere influenza sugli interessi della Società.

La Ragioneria Centrale si compone:

Di un Servizio Centrale;
Di una Divisione dei Prodotti;
Di una Divisione delle Spese e del Servizio finanziario.

La suprema Direzione e vigilanza di tutti gli uffici della Ragioneria Centrale, è affidata ad un funzionario superiore, avente il titolo di *Ragioniere Centrale.*

Egli poi è coadiuvato da due *Aggiunti* più specialmente preposti, l'uno alla *Divisione dei Prodotti*, l'altro alla *Divisione delle Spese e del Servizio Finanziario*. Però detti *Aggiunti* oltrechè sugli uffici costituenti le Divisioni rispettive, esercitando eziandio la loro diretta vigilanza, anche sugli uffici componenti *il Servizio Centrale*.

Il Servizio Centrale, comprende:

L' Ispettorato ;
L' Ufficio di Segreteria e Protocollo ;
L' Ufficio dei reclami ;
L' Ufficio Centrale di Statistica ;
Le Casse.

Esso prepara la corrispondenza ed i rapporti da emanarsi direttamente dal Ragioniere Centrale, esamina la corrispondenza ed i rapporti preparati dagli altri rami della Ragioneria Centrale. Controlla tutto il movimento di arrivo e spedizione della corrispondenza e dei vari atti, provvede alla loro copiatura ed alla conservazione degli archivi, ad esclusione dei documenti Contabili, ed è incaricato della parte personale ed amministrativa di tutta la Ragioneria. A mezzo dei proprî Ispettori, procede a verifiche ed ispezioni generali ai magazzini ed alle Stazioni, per tutto quanto abbia rapporto cogli incombenti della Ragionieria Centrale. Provvede alla formazione delle statistiche dei prodotti e delle spese dell'esercizio. A mezzo delle Casse (quella Centrale di Milano e l'altra succursale di Napoli) riceve tutti i versamenti che sotto qualsiasi titolo vengono fatti giornalmente all'amministrazione, custodisce i depositi cauzionali prestati da imprese, fornitori, ecc. a garanzia dell'adempimento dei loro impegni, custodisce altresì i valori d' ogni specie appartenti alla Cassa Pensione degli impiegati. Fa l'incasso dei gruppi provenienti giornalmente da tutte le stazioni, eseguisce pagamenti al Personale per mezzo degli *Agenti pagatori* viaggianti sulla rete, fa, in breve, tutti i pagamenti diretti per l'estinzione dei mandati.

La Divisione dei Prodotti comprende gli Uffici componenti il **Controllo dei Prodotti** e cioè:

L'Ufficio dei Viaggiatori e dei bagagli;

L'Ufficio delle merci a grande velocità e piccola velocità accelerata;

L'Ufficio delle merci a piccola velocità.

L'azione del *Controllo dei Prodotti* è estesa a tutti gli introiti che si fanno dal Traffico, tanto nell'interno della rete, come sulle linee delle amministrazioni ferroviarie in corrispondenza tanto italiane che estere.

A mezzo dei detti Uffici, verifica se la tassazione di ogni trasporto ebbe luogo in conformità delle Tariffe, dei contratti speciali, ecc. rivede tutte le calcolazioni e constata i versamenti degli introiti fatti dalle Stazioni.

Eseguite queste operazioni, il *Controllo Prodotto* fa la ripartizione di tutti i prodotti a credito delle diverse reti, linee e tronchi di linee, compiendo poi la liquidazione mensile ed annuale di tutti i prodotti della rete.

Ad esso è affidata la stampa dei biglietti e la somministrazione di questi alle Stazioni: i conti correnti colle medesime, i conti correnti colle varie Amministrazioni ferroviarie, il controllo sulla emissione e sull'uso dei biglietti di circolazione gratuiti ed a prezzo ridotto, la verificazione dei trasporti in servizio fatti per conto dell'Amministrazione, i conti concernenti le imposte governative sui trasporti, la pubblicazione dei prodotti, ecc.

La Divisione delle Spese e del Servizio Finanziario abbraccia:

Il Controllo delle Spese;

Il Controllo dei Lavori;

Il Controllo del Materiale e della Trazione.

Il Controllo delle Spese si compone dei seguenti Uffici:

L'Ufficio di Revisione e Statistica delle Spese;

L'Ufficio del Personale;

L'Ufficio della Contabilità Centrale;

L'Ufficio delle Contabilità speciali (fondi di previdenza e costruzioni);

L'Ufficio titoli;

L'Ufficio Amministrativo della Cassa Pensioni.

Con detti Uffici il *Controllo Spese* ha un'azione di Revisione vastissima e generale sopra tutte le spese, eccetto quelle di manutenzione, cui provvede il *Controllo Lavori.* Ad esso spetta la registrazione di tutto il personale addetto alla Società, tenendo nota degli stipendî, premî e gratificazioni, indennità, ecc., nonchè avanzamenti, punizioni, ecc., e formando quindi, per così dire, la storia di ogni singolo impiegato, destinata a servire per tutte le proposte del personale. Ha la verifica dei fogli di paga, nonchè il compito di rivedere le proposte per impieghi ed avanzamenti. È incaricato delle scritturazioni delle forniture di oggetti di vestiario fatte, dalla Divisione dell' Economato, ai compartecipanti alla massa vestiario, dei versamenti fatti a favore di questi dalla Società e delle trattenute fatte ad essi a sconto e pagamento del loro eventuale debito.

Tiene la registrazione mensile di tutte le trattenute che si fanno ad estinzione dell'imposta di ricchezza mobile a carico del personale, e dà corso a tutta la corrispondenza colle intendenze di Finanza, Agenzie delle tasse, Esattorie, ecc. relative a siffatta materia. Tiene in evidenza, per conto del Comitato della Cassa Pensioni, la matricola dei compartecipanti, le ritenute ed i versamenti fatti a loro favore, ed il registro dei pensionati.

Prepara gli elementi e conteggi necessari per le deliberazioni del Comitato stesso, stende i relativi ordini del giorno ed i verbali delle sedute e dà poi corso alle deliberazioni, tiene la Contabilità, emette i mandati, prepara l'annuale bilancio della Cassa Pensioni e sorveglia il buon andamento dell'Instituzione.

Il Controllo dei Lavori si compone dei seguenti Uffici:

L'Ufficio Tecnico;

L'Ufficio di Contabilità e dei Lavori.

Esso esamina, nei loro particolari, i preventivi annui di manutenzione, introducendovi le eventuali rettifiche e riduzioni e preparando l'elaborato definitivo da sottoporre all'approvazione superiore.

Rivede ogni e qualunque mandato emesso dal servizio del Mantenimento Sorveglianza e Lavori, considerandolo dal *lato amministrativo,* in quanto riguarda il rapporto di esso coi preventivi e colle autorizzazioni

superiori intervenute, — *dal lato tecnico*, colla verifica degli elementi esposti in confronto coi tipi e colle altre documentazioni, esaminando se i metodi di misurazione impiegati corrispondono a quelli prescritti, verificando l'esattezza dei calcoli e la giusta applicazione dei prezzi, non che tutto quanto ha riferimento colla vera interpretazione dei contratti ed all'osservanza dei Regolamenti in vigore, — *dal lato contabile*, infine, rivedendo tutti i conteggi per liquidazioni di opere ed i mandati di qualunque natura.

Il Controllo del Materiale e della Trazione consta dei seguenti Uffici:

L'Ufficio di Controllo;

L'Ufficio di Contabilità e Statistica.

Ad esso è devoluta la revisione, verificazione ed ispezione di tutto l'operato contabile delle Officine, dei Magazzini e della Trazione dell'intiera rete, nonchè il concentramento dei risultati contabili ed altri dati relativi alla Contabilità delle Officine, dei Magazzini e della Trazione per coordinarli secondo le esigenze della Contabilità generale dell'Esercizio.

§ 6.°

Servizio del Materiale.

Il Servizio del Materiale, ha per iscopo di accudire a tutte le ripartizioni del Materiale mobile, locomotive, veicoli, grues, degli attrezzi vari e delle macchine fisse, di studiare le migliorie e le modificazioni da apportarsi al materiale in servizio, in relazione ai continui progressi che la scienza e la pratica suggeriscono, prepararne i progetti e sottoporli all'approvazione della Direzione Generale, di studiare e preparare i progetti di massima e di dettaglio, del nuovo materiale, locomotive, veicoli, macchine fisse, attrezzi ecc.; di curare la disciplina di tutto il personale dipendente.

Il Servizio del Materiale è posto alla immediata dipendenza della Direzione Generale e si estende a tutta la rete Sociale; esso è retto da un Agente Superiore della Società col titolo di *Ingegnere Direttore del Servizio del Materiale.* Questi rappresenta l'intiero Servizio verso la Direzione Generale, verso tutti gli altri uffici sociali, nonchè verso le Amministrazioni e Ditte Nazionali ed Estere, ed è coadiuvato, nell'esercizio di tutte le sue attribuzioni, da un funzionario superiore avente il titolo di *Ingegnere Capo Servizio Aggiunto.*

L'intiero Servizio comprende:

1.° L'Ufficio Centrale;

2.° Le Officine;

3.° Gli Approvvigionamenti e Magazzini.

L'**Ufficio Centrale** è a sua volta composto:

dell'Ufficio d'Arte cui è demandato lo studio, l'esame, e la redazione di tutti i progetti e di tutti gli elaborati d'indole tecnica,

dell'Ufficio d'Ispezione e Controllo, che sorveglia tutto l'andamento del servizio, e controlla il confezionamento, presso gli stabilimenti privati, dei meccanismi, oggetti e materiali occorrenti tanto al Servizio del Materiale che a quello della Trazione,

dell'Ufficio Amministrativo, cui sono demandate tutte le trattazioni degli affari d'indole amministrativa e cioè tenuta della matricola del Personale del Servizio, — tenuta dei Protocolli, corrispondenza, Archivi, ecc.

dell'Ufficio Contabile, il quale concentra e controlla la Contabilità delle singole Officine, provvede alle Statistiche, — compila i fogli di paga del personale, — tiene i conti correnti, ecc.

Le **Officine** dipendenti dal Servizio del Materiale, attendono essenzialmente all'esecuzione delle grandi riparazioni del materiale mobile, ai rinnovamenti ed alle costruzioni del medesimo ed all'esecuzione di quegli altri lavori che fossero ordinati dalla Direzione Generale.

In relazione alla loro importanza si dividono in

Officine Principali ed

Officine Ordinarie.

Sono considerate Officine Principali quelle di Torino e quelle di Napoli (Pietrarsa e Granili), — ed Officine Ordinarie tutte le altre, cioè quelle di Milano, Siena, Rivarolo, ecc.

La Divisione degli Approvvigionamenti e Magazzini comprende:

l'*Ufficio Centrale,* cui è demandata la preparazione dei preventivi, la compilazione degli schemi di contratti relativi alle forniture ed alle vendite, la tenuta in evidenza della situazione degli inventarii delle forniture, — la preparazione della corrispondenza, degli avvisi, ecc., per fornitori ed acquirenti, — la revisione di tutti i documenti relativi agli acquirenti e vendite, — la raccolta di tutti quei dati che possono servire di schiarimento sulla situazione generale delle scorte dei Magazzini o che sono necessari alla Statistica concernente la Divisione;

le *Agenzie Marittime* ed i *Magazzini* cui sono attribuiti gli incarichi seguenti:

le *Agenzie Marittime* debbono curare il ricevimento dei combustibili e delle altre materie di consumo e la loro spedizione ai rispettivi Magazzini o Depositi di Combustibili coll'adempimento di tutte le prescrizioni relative a questi incombenti;

i *Magazzini* sono destinati alla conservazione delle materie e degli oggetti di consumo che vengono loro affidati. — Ai medesimi è preposto un Magazziniere che ne ha tutta la responsabilità e che deve provvedere alla parte tecnica, amministrativa e contabile relativa al loro andamento.

§ 7.°

Servizio della Trazione.

Il Servizio della Trazione venne organizzato separatamente per i due compartimenti. Per il 1.° Compartimento esso, in attesa della costituzione della Direzione dell'Esercizio di Torino, è posto alla diretta dipendenza della Direzione Generale:

pel 2.° Compartimento invece venne posto come si è visto al § 4.° alla dipendenza della Direzione dell'Esercizio di Napoli.

Le attribuzioni del Servizio sono però uguali per tutte e due i compartimenti, per cui considerando l'organizzazione del Servizio per il primo Compartimento, si ha un' idea anche di quella esistente nel secondo.

Il Servizio della Trazione è incaricato di provvedere al rimorchio dei treni, alle manovre con locomotive nelle stazioni, ed alla piccola manutenzione ordinaria del materiale rotabile in servizio.

Siffatti compiti comprendono:

la utilizzazione delle locomotive secondo i bisogni del servizio; la loro piccola manutenzione nelle officine addette ai depositi di locomotive e loro invio alle grandi Officine del Servizio del Materiale per le riparazioni più importanti;

la verifica della condizione dei carri e delle carrozze in effettivo servizio; la loro piccola manutenzione, il loro ungimento e la pulizia ed invio alle Officine di cui sopra per le occorrenti grandi riparazioni nei casi di accertato bisogno;

il servizio dell' acqua d' alimentazione delle locomotive, l' uso e la manutenzione dei meccanismi relativi;

le constatazioni tecniche e le esperienze relative all'applicazione di congegni e parti nuove di macchine o veicoli;

la determinazione dei carichi normali da rimorchiare nella composizione dei treni;

lo studio per la scelta e il miglior uso dei combustibili, olii ed altri oggetti di consumo, della composizione delle acque che devono servire alla alimentazione delle macchine, colle relative incombenze di laboratorio chimico.

Al Servizio della Trazione è preposto un Agente Superiore della Società avente il titolo di *Ingegnere Capo del Servizio della Trazione.*

Egli è coadiuvato da un *Ingegnere Capo Servizio Aggiunto* che deve, in caso di assenza o di impedimento, sostituire l'Ingegnere Capo.

Il Servizio della Trazione si suddivide:

1.° **In un Ufficio Centrale;**

2.° **In Sezioni Principali di Trazione.**

L' **Ufficio Centrale** a mezzo del proprio

Ufficio Tecnico

Segretariato ed *Ufficio Personale* e della

Sezione Contabile Amministrativa, provvede a che sia in tutto assicurato l'andamento regolare del servizio mediante disposizioni emanate in coerenza agli ordini della Direzione.

Si occupa della ripartizione delle locomotive alle varie Sezioni Principali ed ai Depositi a seconda dei bisogni del servizio, — dell'assegno ai macchinisti delle materie di consumo, e di tutte le pratiche Amministrative e Contabili.

Le **Sezioni Principali di Trazione** il cui scomparto viene fatto dalla Direzione Generale sono costituite ciascuna:

1.° *dall'Ufficio della Sezione Principale;*

2.° *dai Depositi locomotive;*

3.° *dalle Circoscrizioni di verifica di Veicoli.*

Gli *Uffici delle Sezioni Principali*, cui è preposto un *Ingegnere Capo Sezione Principale*, hanno sotto la loro dipendenza un certo numero di *Depositi di locomotive*, nei quali le locomotive si trovano propriamente stanziate oppure solo di passaggio. I Depositi della prima categoria, costituiscono come tante officine di piccola importanza, nelle quali le locomotive, oltre al trovar ricovero, possono subire riparazioni di poca entità, ed in cui si eseguiscono pure piccoli lavori per carri e carrozze.

Nei Depositi di seconda categoria, le locomotive non si fermano invece che per poche ore.

Ai singoli Depositi sono preposti Capi e Sotto Capi Deposito, sotto la dipendenza degli Ingegneri Capi Sezione Principali.

§ 8.°

Servizio del Mantenimento Sorveglianza e Lavori.

Il Servizio di Mantenimento Sorveglianza e Lavori è affidato ad un funzionario superiore della Società avente il titolo di *Ingegnere Direttore del Servizio del Mantenimento, Sorveglianza e Lavori*, posto alla immediata dipendenza della Direzione Generale.

Il Servizio esercita tutte le sue attribuzioni sulle linee del 1.° Compartimento, e funziona per tutte le linee della rete per quanto concerne l'unità tecnica, i magazzini, gli approvvigionamenti, la statistica e gli altri affari che potranno essergli deferiti dalla Direzione Generale.

Presso la Direzione dell'esercizio di Napoli un apposito *Ufficio Centrale* del Servizio del Mantenimento e Lavori, provvede come si è visto al § 4.°, sotto la dipendenza del Direttore dell'esercizio, agli incombenti del Servizio per le linee del 2.° Compartimento.

Il Servizio del Mantenimento Sorveglianza e Lavori provvede:

alla conservazione in istato di perfetta manutenzione delle linee, del corpo stradale, dei manufatti, dei fabbricati e dell' armamento coi suoi accessori, alla sorveglianza di tutte le linee in esercizio,

allo studio e compilazione dei progetti ed all' esecuzione dei lavori occorrenti per la manutenzione delle linee esercitate, pei rifacimenti dei binari, pei riordini e per le riparazioni ordinarie,

alla tenuta del catasto immobiliare,

agli approvvigionamenti dei materiali, d' armamento, suoi accessori e meccanismi fissi d' ogni genere,

alla custodia dei magazzini di tali materiali,

a tutta la contabilità del Servizio,

alla parte amministrativa e disciplinare del personale tecnico e di sorveglianza.

La Direzione del Servizio disimpegna le sue attribuzioni mediante i seguenti uffici:

1.° *Ufficio Amministrativo del Personale;*

2.° *Ufficio Contabilità;*

3.° *Uffici Approvvigionamenti e Magazzini;*

4.° *Ufficio della Statistica;*

5.° *Ufficio d'Arte;*

6.° *Ufficio del Materiale fisso;*

7.° *Ufficio delle Espropriazioni e del Catasto.*

L'*Ufficio Amministrativo e del Personale* tiene il Protocollo Generale e l'Archivio del Servizio; esamina, in linea amministrativa, i contratti, le

convenzioni, ecc.; raccoglie i dati per la compilazione dei bilanci; controlla gli assegni delle spese; tiene in evidenza la situazione del personale; esamina le contravvenzioni alla polizia delle strade ferrate; provvede infine a tutto quanto riflette la parte amministrativa ed il personale del Servizio.

L'*Ufficio di Contabilità* si occupa della revisione e registrazione dei conti; esamina in linea contabile le liquidazioni finali delle spese e degli introiti; compila i mandati ed i fogli di paga del Servizio; verifica la Contabilità dei Magazzini del Materiale fisso e compila i bilanci annuali.

L'*Ufficio Approvvigionamenti e Magazzini* è incaricato delle pratiche inerenti all'acquisto dei materiali d'armamento e del materiale fisso ed alla vendita dei medesimi; compila i preventivi annuali, i fabbisogni, ecc.; dirige i magazzini da esso dipendenti e ne sorveglia l'andamento; cura la ripartizione dei materiali fra i magazzini e provvede alle somministrazioni dei materiali domandati; tiene gli inventari e le contabilità dei magazzini.

L'*Ufficio di Statistica* è incaricato della compilazione della statistica per ogni ramo del servizio e cura la preparazione di tutti i dati e di tutti gli elementi che possono occorrere alla statistica generale dell'amministrazione per quanto riguarda il servizio del Mantenimento, Sorveglianza e Lavori.

L'*Ufficio d'Arte* esamina, rivede e compila i progetti, i preventivi e gli elaborati d'appalto pei lavori d'ogni genere; studia e compila i tipi normali delle opere d'arte; dirige e sorveglia l'esecuzione dei lavori, a carico dei fondi speciali di previdenza; interviene ai collaudi e tratta in linea tecnica le controversie colle Imprese.

L'*Ufficio del Materiale fisso* provvede alla conservazione e studia dei tipi normali del materiale fisso e d'armamento; esamina, rivede e compila i progetti, preventivi ed elaborati d'appalto riguardanti il materiale fisso e l'armamento; studia tutto quanto ha attinenza al segnalamento lungo le linee e nelle stazioni, e cura l'impianto degli apparati relativi; sorveglia la fabbricazione, il collaudo ed il ricevimento dei materiali inerenti al suo servizio; studia la ripartizione e l'organizzazione del

servizio di sorveglianza e di lavoro ed i provvedimenti che vi si riferiscono.

L'*Ufficio delle Espropriazioni e del Catasto* provvede agli acquisti ed alle vendite di beni stabili; alla formazione e conservazione del Catasto e dello Stato censuario; esamina, rivede e compila i documenti tecnici relativi alle operazioni stesse ed agli istrumenti relativi: sorveglia la deliminazione e la conservazione della proprietà; regola la denuncia delle imposte fondiarie, dei fabbricati, ecc.

La Direzione del Servizio ha alla propria dipendenza il **Servizio attivo del Mantenimento, Sorveglianza e Lavori** per le linee del 1.° Compartimento retto da un Agente Superiore della Società avente il titolo di *Ingegnere Capo Servizio del Mantenimento, Sorveglianza e Lavori.*

Il servizio attivo ha l'incarico dell'ispezione dei lavori sia dal lato tecnico che dal lato amministrativo; si occupa di tutto ciò che si riferisce ai lavori di manutenzione dell'armamento e materiale fisso, nonchè della sorveglianza delle linee; provvede alla conservazione e manutenzione dei fabbricati; manufatti; corpo stradale, difese e simili; accudisce a quanto riflette gli espropri, le concessioni, l'osservanza delle disposizioni di Legge ed in genere la proprietà ferroviaria; si occupa infine di quant'altro gli venisse demandato per ragioni di opportunità e sicurezza, riferibilmente ai lavori a carico dei fondi speciali.

Il servizio attivo lungo le linee è disimpegnato da diverse sezioni. Esse sono rette da Ingegneri Capi Sezioni Principali o da Ingegneri Capi Sezione, cui spetta di provvedere alla sorveglianza delle linee della rispettiva Sezione, alla esecuzione di tutti i lavori di manutenzione, presentando le relative proposte; alle domande per forniture di materiali; alla compilazione e vidimazione dei relativi documenti di contabilità; alla compilazione ed inoltro dei fogli di presenza di tutto indistintamente il personale da esso dipendente; alle relazioni e corrispondenze che si riferiscono alle linee che ne dipendono.

Oltre alla sorveglianza ed alla manutenzione delle linee, debbono provvedere anche ai lavori a carico dei fondi speciali, in quanto ne vengano incaricate.

Le linee sono divise in tronchi affidati a Sorveglianti, i quali hanno alla loro dipendenza il Personale tanto di guardia che di lavoro. Il Personale di lavoro è suddiviso in cantoni a ciascuno dei quali è preposto un Brigadiere.

§ 9.°

Servizio del Movimento e Traffico.

Il Servizio del Movimento e Traffico analogamente a quanto venne stabilito per la *Trazione*, fu organizzato separatamente pei due compartimenti, — rimanendo alla dipendenza diretta della Direzione Generale per quanto riflette il 1.° Compartimento, ed alla dipendenza della Direzione dell'Esercizio di Napoli per quanto riguarda il secondo. Le attribuzioni del Servizio, sono per altro uniformi per tutte le linee della Rete.

Le attribuzioni del *Servizio del Movimento e Traffico* sono costituite dall'insieme dei rapporti che l'Amministrazione ha, in modo immediato e continuo col pubblico pei trasporti in genere dei viaggiatori e delle merci.

Ad esso è affidato il servizio delle Stazioni; quello dei convogli (salvo la trazione); il telegrafo (esclusa la parte tecnica); gli Uffici ed Agenzie di Città; la percezione e la contabilità dei prodotti nelle stazioni; i servizi esterni; i reclami, ed in generale tutta la parte attiva commerciale.

Il *Servizio del Movimento e Traffico* è diretto, rispettivamente nei due Compartimenti, da un Agente Superiore della Società, avente il titolo di *Capo del Servizio del Movimento e Traffico*. Egli è coadiuvato da un *Capo Servizio Aggiunto* il quale lo sostituisce in caso di assenza o di impedimento.

Il Servizio è costituito da:

un **Servizio Centrale** e da

diversi **Ispettorati Principali** nei quali sono scompartite le linee dei due Compartimenti.

Il **Servizio Centrale** a mezzo dei proprî Uffici consistenti in:

un **Ispettorato**;

una **Sezione** per la ripartizione del materiale rotabile;

un **Ufficio Centrale** suddivisi a loro volta in diverse Sezioni a seconda delle differenti mansioni, — provvede alle verifiche delle gestioni contabili nelle stazioni principali e negli Uffici dipendenti, — sorveglia il servizio del personale viaggiante, — studia tutte le quistioni inerenti al movimento dei treni ordinari e facoltativi, — predispone gli orari per i treni speciali (salvo i casi d'urgenza nei quali possono provvedere anche gli Ispettorati Principali). Ad ogni cambiamento d'orario dirama tutte le disposizioni necessarie per il regolare andamento del servizio. Studia le quistioni relative alla ripartizione ed utilizzazione del materiale rotabile.

Nelle trattazioni commerciali, come negli altri rami del Servizio del Movimento e Traffico, il Servizio Centrale riassume, dirige e sorveglia nell'insieme e nei particolari, l'operato degli Ispettorati Principali, i servizi interni ed esterni, i rapporti colle contigue Società per tutto quanto riguarda gli affari correnti.

Tiene il ruolo organico del personale del servizio. Provvede a quanto occorre pei contratti per occupazione di aree nelle Stazioni, per affitto di locali, per esercizio di *buffets, caffè, librerie, ecc.*

La dirigenza degli **Ispettorati Principali** è affidata ad un Ispettore Principale posto alla immediata dipendenza del Capo Servizio.

Gli *Ispettorati Principali* controllano l'andamento dei treni; rivedono le cedole orarie; in occasione di trasporti eccezionali per feste, fiere, ecc., prendono tutte le misure per assicurare la regolarità del servizio. In occasione di accidenti predispongono le inchieste. Rispondono direttamente ai reclami presentati dai viaggiatori. Controllano nelle Stazioni le varie gestioni e la Cassa.

Ciascun Ispettorato Principale è in special modo tenuto ad informarsi,

nei principali centri della propria circoscrizione, del movimento commerciale, industriale ed economico che vi si verifica e dell' andamento in genere dei trasporti, affine di avvisare ai mezzi per aumentare, sulle linee Sociali, il movimento delle merci.

Deve assicurarsi che il personale delle Stazioni e dei convogli eseguisca esattamente tutte le disposizioni vigenti, e curare che sia prontamente rimossa ogni causa di perturbazione nella regolare circolazione dei treni, affine di ottenere l'esatta osservanza degli orari e garantire la sicurezza dei convogli.

Il servizio fatto nelle Stazioni è quello che più giustamente può essere considerato come *servizio pubblico*, e comprende il servizio dei viaggiatori colla numerosa quantità e varietà di ricapiti in uso per facilitare i viaggi; trasporti militari, colle modalità e discipline per essi specialmente stabilite; trasporti merci, colle molteplici combinazioni di tariffe, di servizi cumulativi coll'estero, di prescrizioni doganali; servizio del movimento; utilizzazione del materiale rotabile; maneggio dei valori, che in alcune stazioni anche di piccolo movimento, in certe epoche prendono proporzioni assai forti, per la quantità di gruppi di numerario e di oggetti preziosi posti in spedizione e che nel complesso della rete rappresentano annualmente delle cifre ingentissime; infine la parte disciplinare tanto necessaria per mantenere quel rigore nella osservanza dei Regolamenti, da cui soltanto può ottenersi la sicurezza e la precisione del servizio.

§ 10.°

Servizio delle Costruzioni.

Al § 14.° della Parte II si è visto come la Società sia obbligata, in base ai contratti d'esercizio, ad assumere ad ogni richiesta del Governo, la costruzione di nuove linee, o la continuazione di quelle già intraprese per conto del Governo.

Per provvedere agli incombenti relativi a tale stipulazione, venne istituito uno speciale *Servizio delle Costruzioni* cui fu preposto, alla dipendenza diretta della Direzione Generale, un Funzionario Superiore della Società

avente il titolo di *Ingegnere Direttore del Servizio delle Costruzioni.* Egli ha autorità diretta sopra tutto il personale addetto al servizio, e provvede a tutto quanto ha rapporto colle costruzioni di dette linee, valendosi degli uffici che costituiscono la *Direzione delle Costruzioni* e cioè:

Ufficio Centrale delle Espropriazioni;
Sezione Progetti;
Sezione Costruzioni Metalliche;
Sezione Controllo Lavori;
Ufficio Tecnico;
Segretariato;
Sezione Contabilità.

La parte attiva del servizio è rappresentata da varie *Divisioni* sedenti nei diversi punti nei quali debbono compiersi le nuove costruzioni. Esse sono rette da un *Ingegnere Capo Divisione* posto alla immediata dipendenza dell'*Ingegnere Direttore,* e provvedono all'esecuzione di tutti i lavori ad esse affidati.

A seconda delle esigenze possono peraltro essere istituiti altri uffici o sezioni speciali, quando ad esempio la Società abbia incarico di o-cedere non solo alla costruzione ma anche agli studî di nuove linee o di tronchi di linee.

L' organizzazione del Servizio delle Costruzioni, per l' indole speciale di questo, non ha quindi limiti fissi, ma può subire variazioni col variare delle necessità.

§ 11.°

Consiglio d'Amministrazione. — Ufficio di Rappresentanza in Roma.

Il Consiglio d'Amministrazione è composto di 23 Membri di Nazionalità Italiana, eletti dall'Assemblea generale degli Azionisti. Ogni Amministratore deve dare cauzione per la sua gestione col deposito di 400 azioni nelle casse della Società corrispondenti al valore di L. 200,000 (400 × 500).

I Consiglieri durano in carica tre anni e possono essere rieletti.

Il Consiglio d'Amministrazione nomina ogni anno nel suo seno un Presidente e due Vice Presidenti.

Il Consiglio è adunato di regola una volta al mese, — ma può essere adunato anche straordinariamente ogni volta che ve ne sia la necessità.

Per la validità delle deliberazioni è necessaria la presenza di almeno 12 Membri.

Le discussioni del Consiglio si fanno coll'intervento del Direttore Generale il quale sostiene le sue proposte in seno al Consiglio stesso, ed ha voto consultivo.

Il Consiglio d'Amministrazione è rivestito del più ampio mandato nei rapporti dell'amministrazione Sociale e può prendere deliberazioni in merito a qualsiasi materia, eccettuate quelle soltanto che lo Statuto Sociale e la Legge riservano all'Assemblea Generale.

Egli delibera intorno ai contratti d'ogni specie o spese, il cui valore ecceda le L. 20,000; — alle azioni giudiziali autorizzando a promuovere liti, a transigere, a stipulare compromessi, ecc., — alle promozioni e nomine di tutto il personale, — ai Regolamenti intesi a disciplinare qualsiasi ramo del servizio. Fissa le spese d'amministrazione colla formazione del Bilancio Sociale; — convoca l'Assemblea Generale; — dà esecuzione alle decisioni della medesima; delibera intorno alle modificazioni delle tariffe, ed in generale su tutti gli affari che presentino carattere di gravità od importanza speciale.

Per mantenere sempre viva l'azione moderatrice del Consiglio sull'andamento dell'Azienda Sociale, agevolare lo studio degli affari più importanti e provvedere al disbrigo degli affari correnti e dei provvedimenti d'urgenza, — fu istituito un *Comitato* composto di 5 Membri scelti dal Consiglio nel suo seno e rappresentato in permanenza alla sede della Società e per turno ad uno dei detti Membri.

La Presidenza di questo Comitato spetta alla Presidenza del Consiglio d'Amministrazione.

Il Comitato si raduna normalmente una volta alla settimana coll'intervento del Direttore Generale che ha voto consultivo.

Per la validità delle riunioni del Comitato, occorre che siano presenti almeno tre Membri oltre il Presidente.

Per tutti i rapporti della Società col Governo, venne poi istituito uno speciale *Ufficio di Rappresentanza in Roma.*

Il Rappresentante della Società in Roma, può intervenire, quando occorra, alle adunanze del Comitato.

Coll'esame dell'ordinamento amministrativo delle ferrovie del Mediterraneo, preso nelle sue basi fondamentali, — è posto fine al presente lavoro.

E se con esso, l'autore avrà contribuito a stimolare nei suoi colleghi l'amore ad un più approfondito studio dell'azienda cui dedicammo ogni nostra attitudine e nella quale è riposta ogni nostra speranza avvenire, — potrà dire d'aver raggiunto lo scopo suo.

FINE.

INDICE

Prefazione . . . . . Pag. 5

PARTE I.

Origine e Costituzione delle Reti Ferroviarie Italiane.

§ 1.° — *Impianto delle ferrovie. — Le prime ferrovie Italiane.* Pag. 9
§ 2.° — *Ordinamento e vicende delle ferrovie Italiane dal 1865 alle Convenzioni Depretis 1.° Luglio 1885* . . . . » 11
§ 3.° — *L' inchiesta Parlamentare sull' esercizio delle ferrovie Italiane.* . . . . . » 18
§ 4.° — *L'esercizio Governativo e l'esercizio privato* . . . . . » 19
§ 5.° — *Esercizio Governativo* . . . . . » 20
§ 6.° — *Esercizio privato* . . . . . » 21
§ 7.° — *Grandi Società e piccole Società. Concessioni di proprietà e d'Esercizio.* . . . . . » 26
§ 8.° — *Raggruppamento delle strade ferrate.* . . . . . » 28
§ 9.° — *Formazione delle due grandi reti Adriatica e Mediterranea.* . . . . . » 32

PARTE II.

I Contratti d'Esercizio della Rete Mediterranea.

§ 1.° — *Costituzione della Società. Scopo e durata del contratto.* Pag. 34
§ 2.° — *Consegna alla Società delle linee e del materiale rotabile e d'esercizio* . . . . . » 37

§ 3.° — *Riconsegna dalla Società allo Stato delle linee e del materiale rotabile e d'esercizio* . . . . . Pag. 38
§ 4.° — *Norme per la valutazione del materiale rotabile, del materiale d'esercizio e degli approvvigionamenti* . . » 39
§ 5.° — *Spese d'esercizio.* . . . . . » 40
§ 6.° — *Ripartizione dei prodotti d' esercizio. — Prodotto iniziale* . . . . . » 41
§ 7.° — *Miglioramenti ed ampliamenti nello stato delle linee e del materiale fisso, del materiale rotabile e di quello d'esercizio. — Fondi di Riserva e Cassa per gli aumenti patrimoniali* . . . . . » 44
§ 8.° — *Modo d'esercizio. — Conservazione del Materiale.* . » 50
§ 9.° — *Provviste del materiale fisso e mobile* . . . . . » 51
§ 10.° — *Adattamento del materiale rotabile pei trasporti militari. — Disposizioni relative all' esercizio ferroviario in tempo di guerra* . . . . . » 54
§ 11.° — *Riserve di combustibili* . . . . . » ivi
§ 12.° — *Orari. — Quantitativo dei treni pel servizio delle linee. — Distinzione dei treni a seconda del servizio che debbono prestare* . . . . . » 55
§ 13.° — *Tariffe pei trasporti ferroviari.* (Considerazioni generali. — Formazione delle Tariffe. — Determinazione delle basi delle tariffe. — Viaggiatori, bagagli e cani. — Merci a grande velocità. — Merci a piccola velocità. — Tariffe speciali) . . » 61
§ 14.° — *Modificazioni alle tariffe* . . . . . » 68
§ 15.° — *Servizi cumulativi* . . . . . » 69
§ 16.° — *Servizio postale* . . . . . » 71
§ 17.° — *Telegrafi* . . . . . » 72
§ 18.° — *Esercizio delle nuove linee.* . . . . . » 74
§ 19.° — *Nuove costruzioni* . . . . . » 77
§ 20.° — *Linee e stazioni comuni.* . . . . . » 79
§ 21.° — *Contabilità, riscontro, vigilanza e statistica* . . . . » 80
§ 22.° — *Controversie — Arbitri* . . . . . » 82

PARTE III.

L'ordinamento amministrativo delle Strade ferrate del Mediterraneo.

§ 1.° — *Considerazioni generali* . . . . . Pag. 84
§ 2.° — *Divisione della rete in due Compartimenti* . . . . » 87
§ 3.° — *Direzione Generale* . . . . . » 88
Segretariato. . . . . » ivi
Divisione Tecnica dell'Esercizio . . . . . » 89
Ufficio Centrale del Consorzio di Mutuo Soccorso e del Servizio Sanitario . . . . . » 90
Consulenza Legale . . . . . » 91
Divisione Tariffe, Trasporti e Litigi. . . . . » 92
Divisione dell'Economato. . . . . » 95
Agenzia del Movimento . . . . . » 93
Servizio dei Telegrafi. . . . . » 94
§ 4.° — *Direzione dell'Esercizio di Napoli*. . . . . » 96
§ 5.° — *Ragioneria Centrale* . . . . . » 97
§ 6.° — *Servizio del Materiale* . . . . . » 101
§ 7.° — *Servizio della Trazione*. . . . . » 103
§ 8.° — *Servizio del Mantenimento Sorveglianza e Lavori*. . » 105
§ 9.° — *Servizio del Movimento e Traffico* . . . . . » 109
§ 10.° — *Servizio delle Costruzioni* . . . . . » 111
§ 11.° — *Consiglio d' Amministrazione — Ufficio di Rappresentanza in Roma* . . . . . » 112

Quadro sinottico dell'ordinamento delle Strade ferrate del Mediterraneo al 1.° Gennaio 1889. . . . . in fine
Carte indicanti lo sviluppo delle ferrovie italiane dal 1860 al 31 Dicembre 1888. . . . . in fine

HE 3096 .C51
Le nostre ferrovie.
Stanford University Libraries
3 6105 041 813 929

HE 3096 .C51
Le nostre ferrovie.
Stanford University Libraries
3 6105 041 813 929

HE 3096 .C51
Le nostre ferrovie.
Stanford University Libraries
3 6105 041 813 929

4

HE 3096 .C51
Le nostre ferrovie.
Stanford University Libraries
3 6105 041 813 929

HE 3096 .C51
Le nostre ferrovie.
Stanford University Libraries
3 6105 041 813 929

23 24 25 26 27 28

HE 3096 .C51
Le nostre ferrovie.
Stanford University Libraries
3 6105 041 813 929